263

Ausgabe A.

Gesetzblatt für die Freie Stadt Danzig

Nr. 37 Ausgegeben Danzig, den 4. Juni 1932

84 Auf Grund des Art. 1 des Gesetzes zur Abänderung des Gesetzes betr. die Ermächtigung des Senats zur Verkündung internationaler Verträge und Abkommen vom 21. September 1922, vom 16. 3. 1932 (G.Bl. S. 148), wird folgendes mit Gesetzeskraft verkündet:

Die Freie Stadt Danzig ist dem am 5. Juli 1930 in London abgeschlossenen **Internationalen Abkommen über die Ladelinie der Schiffe beigetreten.** Das Abkommen tritt für die Freie Stadt Danzig drei Monate nach Hinterlegung der Ratifikationsurkunde in Kraft. Der Tag des Inkrafttretens wird im Gesetzblatt für die Freie Stadt Danzig bekanntgegeben werden.

Der Wortlaut des Abkommens wird nachstehend verkündet.

Danzig, den 28. April 1932.

Der Senat der Freien Stadt Danzig

Dr. Wiercinski-Keiser Dr.-Ing. Althoff

International Load Line Convention

Preamble

The Governments of Germany, the Commonwealth of Australia, Belgium, Canada, Chile, Cuba, Denmark, the Free City of Danzig, Spain, the Irish Free State, the United States of America, Finland, France, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, Greece, India, Iceland, Italy, Japan, Latvia, Mexico, Norway, New Zealand, Paraguay, the Netherlands, Peru, Poland, Portugal, Sweden, and the Union of Socialist Soviet Republics; desiring to promote safety of life and property at sea by establishing in common agreement uniform principles and rules with regard to the limits to which ships on international voyages may be loaded, have resolved to conclude a Convention for that purpose and have appointed as their Plenipotentiaries:—

Convention internationale sur les lignes de charge

Préambule

Les Gouvernements d'Allemagne, du Commonwealth d'Australie, de Belgique, du Canada, du Chili, de Cuba, de Danemark, de la Ville Libre de Dantzig, d'Espagne, de l'Etat Libre d'Irlande, des Etats-Unis d'Amérique, de Finlande, de la France, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, de Grèce, de l'Inde, d'Islande, d'Italie, du Japon, de Lettonie, du Mexique, de Norvège, de la Nouvelle-Zélande, du Paraguay, des Pays-Bas, du Pérou, de Pologne, de Portugal, de Suède, et de l'Union des Républiques Soviétistes Socialistes; étant désireux d'établir d'un commun accord des principes et des règlements à l'effet de sauvegarder la vie humaine et la propriété en mer en ce qui concerne les limites d'immersion auxquelles il sera licite de charger les navires affectés à des voyages internationaux, ont décidé de conclure une Convention à cet effet et ont nommé pour leurs plénipotentiaires:

(Uebersetzung)

Internationales Uebereinkommen über die Ladelinie der Kauffahrteischiffe

Einleitung

Die Deutsche Regierung, die Regierungen des Australischen Bundes, von Belgien, Kanada, Chile, Kuba, Dänemark, der Freien Stadt Danzig, von Spanien, des Irischen Freistaates, der Vereinigten Staaten von Amerika, von Finnland, Frankreich, des Vereinigten Königreiches von Großbritannien und Nordirland, von Griechenland, Indien, Island, Italien, Japan, Lettland, Mexiko, Norwegen, Neuseeland, Paraguay, der Niederlande, von Peru, Polen, Portugal, Schweden, der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken, von dem Wunsche geleitet, in gemeinsamem Einvernehmen, zum Schutze des menschlichen Lebens und Eigentums auf See einheitliche Grundsätze und Regeln über die Grenzen aufzustellen, bis zu denen Schiffe in der Auslandfahrt beladen werden dürfen, haben beschlossen, ein Übereinkommen abzuschließen und zu ihren Bevollmächtigten ernannt:

(Achter Tag nach Ablauf des Ausgabetages: 12. 6. 1932.)

The Government of Germany:
Mr. Gustav Koenigs, Ministeraldirigent in the Reichsverkehrsministerium, Geheimer Regierungsrat, Berlin.
Mr. Arthur Werner, Ministerialrat in the Reichsverkehrsministerium, Geheimer Justizrat, Berlin.
Professor Walter Laas, Director of the "Germanischer Lloyd" Classification Society, Berlin.
Mr. Karl Sturm, Verwaltungsdirector of the See-Berufsgenossenschaft, Hamburg.

The Government of the Commonwealth of Australia:
Captain Henry Priaulx Cayley, Royal Australian Navy, Commonwealth Naval Representative in London.
Mr. Vincent Cyril Duffy, Australia House.

The Government of Belgium:
Mr. Raoul F. Grimard, Naval Engineer, Technical Adviser to the Central Naval Department.

The Government of Canada:
Mr. Alexander Johnston, Deputy Minister of Marine.

The Government of Chile:
Lieut.-Commander Constructor Oscar Bunster, Member of the Chilian Naval Commission in London.

The Government of Cuba:
Mr. Guillermo Patterson, Cuban Minister in London.

The Government of Denmark:
Mr. Emil Krogh, Assistant Secretary in the Ministry of Shipping and Fisheries.
Mr. Aage H. Larsen, Naval Architect and Engineer in Chief to the Ministry of Shipping and Fisheries.

Le Gouvernement d'Allemagne:
M. Gustav Koenigs, Ministerialdirigent au Reichsverkehrsministerium, Geheimer Regierungsrat, Berlin.
M. Arthur Werner, Ministerialrat au Reichsverkehrsministerium, Geheimer Justizrat, Berlin.
M. le Professeur Walter Laas, Directeur de la Société de Classification «Germanischer Lloyd,» Berlin.
M. Karl Sturm, Directeur gérant de la See-Berufsgenossenschaft, Hambourg.

Le Gouvernement du Commonwealth d'Australie:
M. le Capitaine de vaisseau Henry Priaulx Cayley, Royal Australian Navy, Attaché naval du Commonwealth d'Australie à Londres.
M. Vincent Cyril Duffy, Australia House.

Le Gouvernement de Belgique:
M. Raoul F. Grimard, Ingénieur naval, Conseiller technique à l'Administration Centrale de la Marine.

Le Gouvernement du Canada:
M. Alexander Johnston, Sous-Ministre de la Marine Marchande.

Le Gouvernement du Chili:
M. le Capitaine de corvette Oscar Bunster, Constructeur naval, Membre de la Commission navale du Chili à Londres.

Le Gouvernement de Cuba:
M. Guillermo Patterson, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire à Londres.

Le Gouvernement de Danemark:
M. Emil Krogh, Chef de Bureau au Ministère de la Navigation et de la Pêche.
M. Aage H. Larsen, Ingénieurconstructeur au Ministère de la Navigation et de la Pêche.

Die Regierung des Deutschen Reiches:
Herrn Gustav Koenigs, Ministerialdirigenten im Reichsverkehrsministerium, Geh. Regierungsrat, Berlin;
Herrn Arthur Werner, Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium, Geh. Justizrat, Berlin;
Herrn Walter Laas, Professor, Direktor der Klassifikationsgesellschaft „Germanischer Lloyd", Berlin;
Herrn Karl Sturm, Verwaltungsdirektor der „See-Berufsgenossenschaft", Hamburg.

Die Regierung des Australischen Bundes:
Herrn Henry Priaulx Cayley, Kapitän zur See der Königlich Australischen Marine, Marinevertreter des Bundes in London;
Herrn Vincent Cyril Duffy, Australia House.

Die Regierung von Belgien:
Herrn Raoul F. Grimard, Marineingenieur, Technischen Sachverständigen der Marinehauptverwaltung.

Die Regierung von Kanada:
Herrn Alexander Johnston, Stellvertretenden Minister für Seewesen.

Die Regierung von Chile:
Herrn Oscar Bunster, Kapitänleutnant (Konstr.), Mitglied der Chilenischen Marinekommission in London.

Die Regierung von Kuba:
Herrn Guillermo Patterson, Kubanischen Gesandten in London.

Die Regierung von Dänemark:
Herrn Emil Krogh, Ministerialdirigenten im Ministerium für Schiffahrt und Fischerei;
Herrn Aage H. Larsen, Schiffbauingenieur, Chefingenieur im Ministerium für Schiffahrt und Fischerei;

Mr. J. A. Körbing, Director of the "Forenede Dampskibsselskab," Copenhagen.

Captain H. P. Hagelberg, Chairman of the Association of Danish Shipmasters.

Mr. Erik Jacobsen, Trade Union Manager.

The Government of the Free City of Danzig:

Mr. Alphonse Poklewski-Koziell, Commercial Counsellor, Polish Legation, London.

Mr. Waldemar Sieg, Commercial Counsellor.

The Government of Spain:

Mr. Octaviano Martinez-Barca, Engineer, Spanish Navy.

The Government of the Irish Free State:

Mr. J. W. Dulanty, Commissioner for Trade for the Irish Free State in Great Britain.

Mr. T. J. Hegarty, Ship Surveyor, Transport and Marine Branch, Department of Industry and Commerce.

The Government of the United States of America:

Mr. Herbert B. Walker, President of the American Steamship Owners' Association.

Mr. David Arnott, Chief Surveyor, American Bureau of Shipping.

Mr. Laurens Prior, Bureau of Navigation, Department of Commerce.

Mr. Howard C. Towle, National Council of American Shipbuilders.

Mr. Samuel D. McComb, Marine Office of America.

Captain Albert F. Pillsbury, Pillsbury and Curtis, San Francisco.

Mr. Robert F. Hand, Vice-President Standard Shipping Company, New York.

M. J. A. Körbing, Directeur de la compagnie d'armement «det Forenede Dampskibsselskab,» Copenhague.

M. le Capitaine H. P. Hagelberg, Président de l'Association danoise des Capitaines de la Marine Marchande.

M. Erik Jacobsen, Gérant de Syndicat.

Le Gouvernement de la Ville Libre de Dantzig:

M. Alphonse Poklewski-Koziell, Conseiller commercial à l'Ambassade polonaise à Londres.

M. Waldemar Sieg, Conseiller commercial.

Le Gouvernement d'Espagne:

M. Octaviano Martinez-Barca, Ingénieur de la Marine.

Le Gouvernement de l'Etat Libre d'Irlande:

M. J. W. Dulanty, Commissaire pour le commerce de l'Etat Libre d'Irlande en Grande-Pretagne.

M. T. J. Hegarty, Expert de navire au Département du Transport et de la Marine, Ministère de l'Industrie et du Commerce.

Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique:

M. Herbert B. Walker, Président de l'Association américaine des Armateurs de Navires à vapeur.

M. David Arnott, American Bureau of Shipping.

M. Laurens Prior, Bureau de la Navigation, Service du Commerce.

M. Howard C. Towle, Conseil national des Armateurs américains.

M. Samuel D. McComb, Marine Office of America.

M. le Capitaine Albert F. Pillsbury, de la maison Pillsbury et Curtis, San Francisco.

M. Robert F. Hand, Vice-Président Standard Shipping Company, New-York.

Herrn J. A. Körbing, Direktor der Gesellschaft „Det Forenede Dampskibsselskab", Kopenhagen;

Herrn H. P. Hagelberg, Kapitän, Vorsitzenden der Vereinigung dänischer Schiffsführer;

Herrn Eric Jacobsen, Gewerkschaftsführer.

Die Regierung der Freien Stadt Danzig:

Herrn Alphonse Poklewski-Koziell, Handelsrat, Polnische Botschaft, London;

Herrn Waldemar Sieg, Kommerzienrat.

Die Regierung von Spanien:

Herrn Octaviano Martinez-Barca, Ingenieur der Spanischen Marine.

Die Regierung des Irischen Freistaats:

Herrn J. W. Dulanty, Handelskommissar des Irischen Freistaats in Großbritannien;

Herrn T. J. Hegarty, Schiffsbesichtiger, Abteilung für Beförderungs- und Seewesen des Ministeriums für Handel und Industrie.

Die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika:

Herrn Herbert B. Walker, Vorsitzenden des Verbandes „American Steamship Owners' Association";

Herrn David Arnott, Technischen Direktor der Gesellschaft „American Bureau of Shipping";

Herrn Laurens Prior, Schiffahrtsabteilung des Handelsministeriums;

Herrn Howard C. Towle, Verband „National Council of American Shipbuildes";

Herrn Samuel D. McComb, „Marine Office of America";

Herrn Albert F. Pillsbury, Kapitän, Pillsbury and Curtis, San Francisko;

Herrn Robert F. Hand, Vizepräsidenten der Gesellschaft „Standard Shipping Co.", New York;

Mr. James Kennedy, General Manager, Marine Department, Gulf Refining Company, New York.

Mr. H. W. Warley, Vice-President Ore Steamship Corporation, New York.

Rear-Admiral John G. Tawresey, C. C., United States Navy (Retired). United States Shipping Board.

The Government of Finland:

Mr. A. H. Saastamoinen, Finish Minister in London.

Commander Birger Brandt, Finnish Shipmasters' Association.

The Government of France:

Mr. André Maurice Haarbleicher, Naval Construction Corps, Director of the Departments of the Mercantile Fleet and of Naval Material at the Ministry of the Mercantile Marine.

Mr. René Hippolyte Joseph Lindemann, Assistant Director of the Department of Marine Labour and of the Accountants' Department at the Ministry of the Mercantile Marine.

Mr. Jean Henri Théophile Marie, Naval Construction Corps, Assistant to the Director of the Departments of the Mercantile Fleet and of Naval Material at the Ministry of the Mercantile Marine.

Mr. A. H. A. de Berlhe, Deputy Manager of the Bureau Veritas.

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

Sir Henry F. Oliver, Admiral of the Fleet, Royal Navy.

Captain F. W. Bate, Professional Officer, Mercantile Marine Department, Board of Trade.

M. James Kennedy, Directeur gérant, Section de la Navigation, Gulf Refining Company, New York.

M. H. W. Warley, Vice-Président Ore Steamship Corporation, New-York.

M. le Contre-Amiral en retraite John G. Tawresey, C. C. de la Marine des Etats-Unis, United States Shipping Board.

Le Gouvernement de Finlande:

M. A. H. Saastamoinen, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire à Londres.

M. le Capitaine de frégate Birger Brandt, Association finlandaise des capitaines de navire.

Le Gouvernement de la France:

M. André Maurice Haarbleicher, Ingénieur en Chef de 1ère Classe du Génie Maritime, Directeur des Services de la Flotte de Commerce et du Matériel Naval au Ministère de la Marine Marchande.

M. René Hippolyte Joseph Lindemann, Directeur-adjoint des Services du Travail Maritime et de la Comptabilité au Ministère de la Marine Marchande.

M. Jean Henri Théophile Marie, Ingénieur principal du Génie Maritime, Adjoint au Directeur des Services de la Flotte de Commerce et du Matériel Naval au Ministère de la Marine Marchande.

M. A. H. A. de Berlhe, Administrateur - Délégué du Bureau Véritas.

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:

Sir Henry F. Oliver, Admiral of the Fleet, Royal Navy.

M. le Capitaine F. W. Bate, Conseiller nautique du Service de la Marine Marchande, Board of Trade.

Herrn James Kennedy, Direktor der Abteilung für Seewesen der Gesellschaft „Gulf Refining Co.", New York;

Herrn H. W. Warley, Vizepräsidenten der Gesellschaft „Ore Steamship Corporation", New York;

Herrn John G. Tawresey, Kontreadmiral (Konstr.) i. R. der Marine der Vereinigten Staaten, Schiffahrtsamt der Vereinigten Staaten.

Die Regierung von Finnland:

Herrn A. H. Saastamoinen, Finnischen Gesandten in London;

Herrn Birger Brandt, Korvettenkapitän, Verband Finnischer Schiffsführer.

Die Regierung von Frankreich:

Herrn André Maurice Haarbleicher, Chefingenieur 1. K. des Marinebauwesens, Direktor der Abteilung für Handelsschiffahrtswesen im Handelsmarineministerium;

Herrn René Hippolyte Joseph Lindemann, Ministerialdirigenten der Marinebauverwaltung und des Rechnungswesens im Handelsmarineministerium;

Herrn Jean Henry Theophile Marie, Marineoberbaurat, Zweiten Direktor der Abteilung für Handelsschiffahrtswesen im Handelsmarineministerium;

Herrn A. H. A. de Berlhe, Stellvertretenden Direktor und Delegierten der Gesellschaft „Bureau Véritas".

Die Regierung des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland:

Sir Henry F. Oliver, Admiral of the Fleet der Königlichen Marine;

Herrn F. W. Bate, Kapitän, Seemännischen Beamten, Abteilung Handelsmarine, Handelsministerium;

Mr. A. J. Daniel, Principal Ship Surveyor, Board of Trade.

Captain J. T. Edwards, Master Mariner (Retired).

Sir Ernest W. Glover, Chamber of Shipping of the United Kingdom.

Sir Normann Hill, Chairman, Merchant Shipping Advisory Committee, Board of Trade.

Sir Charles Hipwood, Board of Trade.

Mr. J. Foster King, Chief Surveyor to the British Corporation Register of Shipping and Aircraft.

Dr. J. Montgomerie, Chief Ship Surveyor to Lloyd's Register of Shipping.

Sir Charles J. O. Sanders, Chairman, Load-Line Committee, 1927—1929.

Mr. William Robert Spence, General Secretary, National Union of Seamen.

Captain A. Spencer, Master Mariner (Retired).

The Government of Greece:

Mr. Nicolas G. Lely, Consul-General for Greece in London.

The Government of India:

Sir Geoffrey L. Corbett, Late Secretary to the Government of India, Commerce Department.

Mr. Nowrojee Dadabhoy Allbless, Chairman of Scindia Steamships (London) Ltd.

Captain Kavas Ookerjee, Marine Superintendent, Scindia Steam Navigation Company, Ltd., Bombay.

Engineer-Commander John Sutherland Page, Royal Indian Marine, late Principal Engineer and Ship Surveyor, Government of Bengal.

M. A. J. Daniel, Expert principal de navire, Board of Trade.

M. le Capitaine John Thomas Edwards, Capitaine au long cours en retraite.

Sir Ernest W. Glover, Chambre de la Navigation du Royaume-Uni.

Sir Norman Hill, Président du Merchant Shipping Advisory Committee, Board of Trade.

Sir Charles Hipwood, Board of Trade.

M. J. Foster King, Inspecteur en Chef au British Corporation Register of Shipping and Aircraft.

M. le Dr. J. Montgomerie, Expert en chef de navire au Lloyd's Register of Shipping.

Sir Charles J. O. Sanders, Président du Load Line Committee, 1927—1929.

M. William Robert Spence, Secrétaire-Général de l'Union Nationale des Marins.

M. le Capitaine A. Spencer, Capitaine au long cours en retraite.

Le Gouvernement de Grèce:

M. Nicolas G. Lely, Consul général de Grèce à Londres.

Le Gouvernement de l'Inde:

Sir Geoffrey L. Corbett, Secrétaire en retraite du Département du Commerce du Gouvernement de l'Inde.

M. Nowrojee Dadabhoy Allbless, Président de la Scindia Steamships (London), Limited.

M. le Capitaine Kavas Ookerjee, Inspecteur du navire de la Scindia Steam Navigation Company, Limited, Bombay.

M. l'Ingénieur capitaine de frégate John Sutherland Page, Marine royale indienne, ingénieur en chef et expert de navire en retraite au gouvernement du Bengale.

Herrn A. J. Daniel, Technischen Direktor, Abteilung Seewesen, Handelsministerium;

Herrn J. T. Edwards, Kapitän i. R.;

Sir Ernest W. Glover, Schiffahrtskammer des Vereinigten Königreichs;

Sir Normann Hill, Vorsitzenden des Beratenden Ausschusses für das Handelsschiffahrtswesen, Handelsministerium;

Sir Charles Hipwood, Handelsministerium;

Herrn J. Foster King, Technischen Direktor der Gesellschaft „British Corporation Register of Shipping and Aircraft";

Herrn Dr. J. Montgomerie, Technischen Direktor der Gesellschaft „Lloyd's Register of Shipping";

Sir Charles J. O. Sanders, Vorsitzenden des Freibordausschusses 1927—1929;

Herrn William Robert Spence, Generalsekretär des Verbandes „National Union of Seamen";

Herrn A. Spencer, Kapitän i. R.

Die Regierung von Griechenland:

Herrn Nikolas G. Lely, Griechischen Generalkonsul in London.

Die Regierung von Indien:

Sir Geoffrey L. Corbett, Ehemaligen Handelsminister der Regierung von Indien;

Herrn Nowrojee Dadahoy Allbless, Vorsitzenden der Gesellschaft „Scindia Steamships (London), Ltd.";

Herrn Kavas Ookerjee, Kapitän, Technischen Direktor der Gesellschaft „Scindia Steam Navigation Co., Ltd.", Bombay;

Herrn John Sutherland Page, Royal Indian Marine, ehemaligen Oberingenieur und Schiffsbesichtiger der Regierung von Bengalen.

The Government of Iceland:
Mr. Emil Krogh, Assistant Secretary to the Danish Ministry of Shipping and Fisheries.
Mr. Aage H. Larsen, Naval Architect and Engineer in Chief to the Danish Ministry of Shipping and Fisheries.
Mr. J. A. Körbing, Director of the "Forenede Dampskibsselskab," Copenhagen.
Captain H. P. Hagelberg, Chairman of the Association of Danish Shipmasters.
Mr. Erik Jacobsen, Trade Union Manager, Denmark.

The Government of Italy:
General Giulio Ingianni, General Director of the Mercantile Marine.
Admiral Guiseppe Cantù, Admiral of Division, Technical Inspector of the Mercantile Marine.
Professor Torquato Giannini, Counsellor for Emigration in the Italian Foreign Office.

The Government of Japan:
Mr. Shoichi Nakayama, First Class Secretary of Embassy, London.
Mr. Sukefumi Iwai, Expert in the Local Administration Office of Communications.

The Government of Latvia:
Mr. Arturs Ozols, Director of the Marine Department.
Captain Andrejs Lonfelds, Latvian Shipowners' Society.

The Government of Mexico:
Mr. Gustavo Luders de Negri, Consul-General for Mexico in London.

The Government of Norway:
Mr. Erling Bryn, Director of the Department of Shipping, Ministry of Commerce and Navigation.

Le Gouvernement d'Islande:
M. Emil Krogh, Chef de Bureau au Ministère Danois de la Navigation et de la Pêche.
M. Aage H. Larsen, Ingénieurconstructeur au Ministère Danois de la Navigation et de la Pêche.
M. J. A. Körbing, Directeur de la compagnie d'armement «det Forenede Dampskibsselskab,» Copenhague.
M. le Capitaine H. P. Hagelberg, Président de l'Association danoise des Capitaines de la Marine Marchande.
M. Erik Jacobsen, Gérant de Syndicat, Danemark.

Le Gouvernement d'Italie:
M. le Général Giulio Ingianni, Directeur général de la Marine Marchande.
M. l'Amiral de Division Giuseppe Cantù, Inspecteur techniquue de la Marine Marchande.
M. le Professeur Torquato Giannini, Conseiller d'Emigration au Ministère des Affaires Etrangères.

Le Gouvernement du Japon:
M. Shoichi Nakayama, Secrétaire d'Ambassade de première classe.
M. Sukefumi Iwai, Expert au Bureau d'Administration locale des Communications.

Le Gouvernement de Lettonie:
M. Arturs Ozols, Directeur du Département de la Marine Marchande.
M. le Capitaine Andrejs Lonfelds, de l'Association des Armateurs lettonais.

Le Gouvernement du Mexique:
M. Gustavo Luders de Negri, Consul général du Mexique à Londres.

Le Gouvernement de Norvège:
M. Erling Bryn, Directeur du Département de la Navigation au Ministère du Commerce et de la Navigation.

Die Regierung von Island:
Herrn Emil Krogh, Ministerialdirigenten im Dänischen Ministerium für Schiffahrt und Fischerei;
Herrn Aage H. Larsen, Schiffbauingenieur, Chefingenieur im Dänischen Ministerium für Schiffahrt und Fischerei.
Herrn J. A. Körbing, Direktor der Gesellschaft „Det Forenede Dampskibsselskab", Kopenhagen;
Herrn H. P. Hagelberg, Kapitän, Vorsitzenden der Vereinigung Dänischer Schiffsführer;
Herrn Erik Jacobsen, Gewerkschaftsführer, Dänemark.

Die Regierung von Italien:
Herrn Giulio Ingianni, General, Generaldirektor des Handelsschiffahrtswesens;
Herrn Giuseppe Cantù, Vizeadmiral, Technischen Inspektor des Handelsschiffahrtswesens;
Herrn Torquato Giannini, Professor, Referenten für Auswanderungswesen im Italienischen Auswärtigen Amte.

Die Regierung von Japan:
Herrn Shoichi Nakayama, Botschaftssekretär 1. Klasse, London;
Herrn Sukefumi Iwai, Sachverständigen bei der Hauptverwaltung des Verkehrswesens.

Die Regierung von Lettland:
Herrn Arturs Ozols, Direktor des Handelsschiffahrtswesens;
Herrn Andrejs Lonfelds, Kapitän, Vereinigung lettischer Reeder.

Die Regierung von Mexiko:
Herrn Gustavo Luders de Negri, Mexikanischen Generalkonsul in London.

Die Regierung von Norwegen:
Herrn Erling Bryn, Direktor der Schiffahrtsabteilung im Ministerium für Handel und Schiffahrt;

Mr. Johann Schönheyder, Surveyor-in-Chief in the Ministry of Commerce and Navigation.

Dr. J. Bruhn, Direktor of the Norwegian Veritas.

Mr. J. Hysing Olsen, Shipowner.

Mr. Eivind Tonnesen, Managing Direktor of the Norwegian Shipmasters' Association.

Mr. A. Birkeland, President of the Norwegian Sailors' and Firemen's Union.

The Government of New Zealand:

Sir Thomas Mason Wilford, High Commisioner for New Zealand in London.

Sir Charles Holdsworth, Managing Director of the Union Steamship Company of New Zealand, Ltd.

The Government of Paraguay:

Dr. Horacio Carisimo, Chargé d'Affaires in London.

The Government of the Netherlands:

Vice-Admiral (retired) C. Fock, Inspector-General of Navigation, Chairman of the Freeboard Assigning Commission.

Mr. A. van Driel, Naval Architect, Adviser on Naval Architecture to the Shipping Inspection Service, Member and Secretary of the Freeboard Assigning Commission.

Mr. J. Brautigam, Chairman of the Netherlands Union of Transport Workers, Member of the Second Chamber of the States-General.

Mr. J. W. Langeler, Inspector of Shipping, Dutch East Indies.

Mr. J. Rypperda Wierdsma, Chairman of the Holland-America Line.

M. Johan Schönheyder, Expert en chef au Ministère du Commerce et de la Navigation.

M. le Dr. J. Bruhn, Directeur du «Norske Veritas.»

M. J. Hysing Olsen, Armateur.

M. Eivind Tonnesen, Directeur gérant de l'Association norvégienne des capitaines de navire.

M. A. Birkeland, Président de l'Union norvègienne des Marins et des Chauffeurs.

Le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande:

Sir Thomas Mason Wilford, Haut Commissaire de la Nouvelle-Zélande à Londres.

Sir Charles Holdsworth, Directeur gérant de l'Union Steamship Company of New Zealand, Limited.

Le Gouvernement du Paraguay:

M. le Dr. Horacio Carisimo, Chargé d'Affaires à Londres.

Le Gouvernement des Pays-Bas:

M. le Vice-Admiral en retraite C. Fock, Inspecteur-général de la Navigation; Président de la Commission pour la fixation du franc-bord minimum des navires.

M. l'Ingénieur A. van Driel, Conseil des constructions navales près l'inspection de la navigation; membre et secrétaire de la commission pour la fixation du minimum franc-bord des navires.

M. J. Brautigam, Président de la Ligue Centrale des Ouvriers du Transport; membre de la Seconde Chambre des Etats-Généraux.

M. J. W. Langeler, du service de la navigation aux Indes néerlandaises.

M. J. Rypperda Wierdsma, Président-directeur de la Société Anonyme de Navigation dite «Holland-Amerika Lijn.»

Herrn Johan Schönheyder, Technischen Direktor im Ministerium für Handel und Schiffahrt;

Herrn Dr. J. Bruhn, Direktor der Klassifikationsgesellschaft „Norske Veritas";

Herrn J. Hysing Olsen, Reeder;

Herrn Eivind Tonnesen, Geschäftsführendes Verwaltungsratsmitglied des Verbandes norwegischer Schiffsführer;

Herrn A. Birkeland, Vorsitzenden der Gewerkschaft norwegischer Seeleute und Heizer.

Die Regierung von Neuseeland:

Sir Thomas Mason Wilford, Oberkommissar für Neuseeland in London;

Sir Charles Holdsworth, Geschäftsführendes Verwaltungsratsmitglied der Gesellschaft „Union Steamship Company of New Zealand, Ltd."

Die Regierung von Paraguay:

Herrn Dr. Horacio Carisimo, Geschäftsträger von Paraguay in London.

Die Regierung der Niederlande:

Herrn C. Fock, Vizeadmiral i. R., Generalinspektor des Schiffahrtswesens, Vorsitzenden der Freibordkommission;

Herrn A. van Driel, Schiffbauingenieur, Beirat für Schiffbau beim Schiffahrtsüberwachungsamt, Mitglied und Sekretär der Freibordkommission;

Herrn J. Brautigam, Vorsitzenden des niederländischen Transportarbeiterverbandes, Mitglied der Zweiten Kammer der Generalstaaten;

Hernn J. W. Langeler, Schiffahrtsinspektor, Niederländisch-Indien;

Herrn J. Rypperda Wierdsma, Verwaltungsratsvorsitzenden der Gesellschaft „Holland-America Lijn";

Captain G. L. Heeris, Secretary of the Netherlands Shipowners' Association.

M. le Capitaine G. L. Heeris, Secrétaire de l'Association des armateurs néerlandais.

Herrn G. L. Heeris, Kapitän, Sekretär der Vereinigung niederländischer Reeder.

The Government of Peru:

Captain Manuel D. Faura, Naval Attaché in London.

Le Gouvernement du Pérou:

M. le Capitaine Manuel D. Faura, Attaché Naval à Londres.

Die Regierung von Peru:

Herrn Manuel D. Faura, Kapitän zur See, Marineattaché in London.

The Government of Poland:

Mr. Alphonse Poklewski-Koziell, Commercial Counsellor, Polish Embassy, London.

Mr. Boguslaw Bagniewski, Counsellor, Ministry of Industry and Trade, Warsaw.

Le Gouvernement de Pologne:

M. Alphonse Poklewski-Koziell, Conseiller commercial à l'Ambassade polonaise à Londres.

M. Boguslaw Bagniewski, Conseiller au Ministère de l'Industrie et du Commerce, Varsovie.

Die Regierung von Polen:

Herrn Alphonse Poklewski-Koziell, Handelsrat, Polnische Botschaft, London;

Herrn Boguslaw Bagniewski, Ministerialrat im Ministerium für Industrie und Handel, Warschau.

The Government of Portugal:

Mr. Thomaz Ribeiro de Mello, Minister Plenipotentiary; Head of the Economic Section of the Portuguese Ministry of Foreign Affairs.

Captain Carlos Theodoro da Costa, Naval Architect.

Le Gouvernement de Portugal:

M. Thomaz Ribiero de Mello, Ministre plénipotentiaire; Chef de la Section Economique au Ministère des Affaires Etrangères portugais.

M. le Capitaine de frégate Carlos Theodoro da Costa, Ingénieur naval.

Die Regierung von Portugal:

Herrn Thomaz Ribeiro de Mello, Bevollmächtigten Minister, Leiter der Wirtschaftsabteilung des Portugiesischen Ministeriums für Auswärtige Angelegenheiten;

Herrn Carlos Theodoro da Costa, Fregattenkapitän (Konstr.).

The Government of Sweden:

Baron Erik Kule Palmstierna, Swedish Minister in London.

Mr. Per Axel Lindblad, Assistant Under-Secretary in the Board of Trade.

Captain Erik Axel Fredrik Eggert, Maritime Expert to the Social Board.

Le Gouvernement de Suède:

M. le Baron Erik Kule Palmstierna, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire à Londres.

M. Per Axel Lindblad, Chef de Section à l'Administration Centrale du Commerce.

M. le Capitaine Erik Axel Fredrik Eggert, Expert pour les Affaires Maritimes de l'Administration Royale du Travail et de la Prévoyance Sociale.

Die Regierung von Schweden:

Den Baron Erik Kule Palmstierna, Schwedischen Gesandten in London;

Herrn Per Axel Lindblad, Abteilungsleiter im Handelsministerium;

Herrn Erik Axel Fredrik Eggert, Kapitän, Sachverständigen für Seefahrtswesen im Sozialministerium.

The Government of the Union of Socialist Soviet Republics:

Mr. Dimitri Bogomoloff, Counsellor of the Soviet Embassy in London.

Le Gouvernement de l'Union des Républiques Soviétistes Socialistes:

M. Dimitri Bogomoloff, Consailler à l'Ambassade de l'Union des Républiques Soviétistes Socialistes à Londres.

Die Regierung der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken:

Herrn Dimitri Bogomoloff, Botschaftsrat der Sowjetbotschaft in London.

Who, having communicated their full powers, found in good and due form, have agreed as follows:—

Qui, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes:

Die Bevollmächtigten haben, nachdem sie einander ihre Vollmachten mitgeteilt und diese in guter und gehöriger Form befunden haben, nachstehendes vereinbart:

Chapter I
Preliminary
Article 1
General Obligation of Convention

So that the load lines prescribed by this Convention shall be observed, the Contracting Governments undertake to give effect to the provisions of this Convention, to promulgate all regulations, and to take all other steps which may be necessary to give this Convention full and complete effect.

The provisions of this Convention are completed by Annexes, which have the same force and take effect at the same time as this Convention. Every reference to this Convention implies at the same time a reference to the Rules annexed thereto.

Article 2
Scope of Convention

1. This Convention applies to all ships engaged on international voyages, which belong to countries the Governments of which are Contracting Governments, or to territories to which this Convention is applied under Article 21, except—

(a) ships of war; ships solely engaged in fishing; pleasure yachts and ships not carrying cargo or passengers;

(b) ships of less than 150 tons gross.

2. Ships when engaged on international voyages between the near neighbouring ports of two or more countries may be exempted by the Administration to which such ships belong from the provisions of this Convention, so long as they shall remain in such trades, if the Governments of the countries in which such ports are situated shall be satisfied that the sheltered nature and conditions of such voyages between such ports make it unreasonable or impracticable to apply the pro-

Chapitre I
Préliminaires
Article 1
Obligation Générale de la Convention

Afin que les lignes de charge prescrites par la présente Convention soient observées les Gouvernements contractants s'engagent à appliquer les dispositions de cette Convention, à édicter tous règlements et à prendre toutes autres mesures propres à lui faire produire son plein et entier effet.

Les dispositions de la présente Convention sont complétées par des annexes qui ont la même valeur et entre en vigueur en même temps que la présente Convention. Toute référence à la présente Convention implique référence simultanée au Règlement y annexé.

Article 2
Champ d'Application de la Convention

1. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les navires qui effectuent des voyages internationaux et qui appartiennent à un pays dont le Gouvernement est un Gouvernement contractant ou à des territoires auxquels la Convention s'applique en vertu des dispositions de l'Article 21 à l'exception:

(a) des navires de guerre; des navires uniquement affectés à la pêche; des yachts de plaisance et des navires qui ne transportent ni cargaison ni passagers;

(b) des navires de moins de 150 tonneaux de jauge brute.

2. Les navires pourront être exemptés des prescriptions de la présente Convention par l'Administration du Gouvernement contractant dont ils relèvent, lorsqu'ils seront affectés à un trafic dans des voyages internationaux entre des ports proches de deux ou plusieurs pays, tant qu'ils demeureront affectés à ce trafic et si les Gouvernements des pays dans lesquels ces ports sont situés reconnaissent que les voyages sont effectués dans des parages abrités et dans des conditions telles qu'il n'est

Abschnitt I
Einleitende Bestimmungen
Artikel 1
Gegenstand des Übereinkommens

Damit die durch dieses Übereinkommen vorgeschriebenen Freiborde eingehalten werden, verpflichten sich die Vertragsregierungen, die Bestimmungen dieses Übereinkommens durchzuführen sowie alle Vorschriften zu erlassen und alle sonstigen Maßnahmen zu ergreifen, die nötig sind, um dem Übereinkommen in jeder Beziehung volle Geltung zu verschaffen.

Die Bestimmungen dieses Übereinkommens werden durch Anhänge ergänzt, welche die gleiche Geltung wie dieses Übereinkommen besitzen und gleichzeitig mit ihm in Kraft treten. Jede Bezugnahme auf dieses Übereinkommen gilt auch als Bezugnahme auf die ihm angeschlossenen Regeln.

Artikel 2
Geltungsbereich des Übereinkommens

1. Die Bestimmungen dieses Übereinkommens gelten für alle Schiffe in der Auslandsfahrt von Ländern, deren Regierungen an diesem Übereinkommen beteiligt sind, und von Gebieten, für die dieses Übereinkommen nach Artikel 21 gilt, mit Ausnahme von :

a) Kriegsschiffen; Schiffen, die ausschließlich dem Fischfang obliegen; Vergnügungsyachten und Schiffen, die weder Ladung noch Fahrgäste befördern;

b) Schiffen unter 150 Tonnen Brutto-Raumgehalt.

2. Schiffe in der Auslandsfahrt zwischen nahegelegenen Häfen mehrerer Länder, dürfen, solange sie in diesem Verkehr stehen, durch die eigene Verwaltung von der Befolgung der Bestimmungen dieses Übereinkommens befreit werden, wenn die Regierungen der Länder, in denen diese Häfen gelegen sind, die Überzeugung gewinnen, daß eine Anwendung der Bestimmungen dieses Übereinkommens auf Schiffe in diesem Verkehr in Anbetracht der geringen Gefahren und der Fahrtbedingungen des Reisewegs zwischen sol-

visions of this Convention to ships engaged in such trades.

3. All agreements and arrangements relating to load line or matters appertaining thereto at present in force between Contracting Governments shall continue to have full and complete effect during the terms thereof as regards—

(a) ships to which this Convention does not apply;

(b) ships to which this Convention applies in respect of matters for which it has not expressly provided.

To the extent, however, that such agreements or arrangements conflict with the provisions of this Convention the provisions of this Convention shall prevail.

Subject to any such agreement or arrangement—

(a) all ships to which this Convention does not apply; and

(b) all matters which are not expressly provided for in this Convention;

shall remain subject to the legislation of each Contracting Covernment to the same extent as if this Convention had not been made.

Article 3

Definitions

In this Convention, unless expressly provided otherwise—

(a) a ship is regarded as belonging to a country if it is registered by the Covernment of that country;

(b) the expression "Administration" means the Government of the country to which the ship belongs;

(c) an "international voyage" is a voyage from a country to which this Convention applies to a port outside such country, or conversely, and for this purpose, every colony,

ni raisonnable ni possible d'appliquer aux dits navires les prescriptions de la présente Convention.

3. Tous les accords et arrangements qui concernent les lignes de charge ou les questions s'y rapportant et qui sont actuellement en vigueur entre les Gouvernements contractants conserveront leur plein et entier effet pendant la durée desdits accords et arrangements en ce qui concerne:

(a) les navires auxquels la présente Convention ne s'applique pas;

(b) les navires auxquels la présente Convention s'applique mais seulement pour les points qui n'y ont pas été expressément prévus.

Dans la mesure où, cependant, de tels accords ou arrangements seraient en opposition avec les prescriptions de la présente Convention, les dispositions de celle-ci devront prévaloir.

Sous réserve de tels accords ou arrangements:

(a) tous les navires auxquels la présente Convention ne s'applique pas;

(b) toutes les questions qui ne font pas l'objet de prescriptions expresses dans la présente Convention;

resteront soumis à la législation de chaque Gouvernement contractant dans la même mesure que si la présente Convention n'était pas intervenue.

Article 3

Définitions

Dans la présente Convention à moins d'indications expresses contraires:

(a) un navire est considéré comme appartenant à un pays s'il est immatriculé par le Gouvernement de ce pays;

(b) l'expression «Administration» signifie le Gouvernement du pays auquel le navire appartient;

(c) un «voyage international» est un voyage effectué entre un pays auquel la présente Convention s'applique et un port situé en dehors de ce pays, ou inversement, et à cet effet,

chen Häfen praktisch nicht durchführbar oder nicht vertretbar ist.

3. Alle Abkommen oder Abmachungen über den Freibord oder über darauf bezügliche Dinge, die gegenwärtig zwischen den Vertragsregierungen in Kraft sind, behalten während der Gültigkeit der Abkommen und Abmachungen ihre volle Geltung

a) für Schiffe, für die dieses Übereinkommen nicht gilt;

b) für Schiffe, für die dieses Übereinkommen gilt, hinsichtlich von Dingen, die in ihm nicht ausdrücklich geregelt sind.

Soweit solche Abkommen oder Abmachungen den Bestimmungen dieses Übereinkommens zuwiderlaufen, gehen dessen Bestimmungen vor.

Das Erlassen gesetzlicher Vorschriften

a) über Schiffe, für die dieses Übereinkommen nicht gilt;

b) über Dinge, die in diesem Übereinkommen nicht ausdrücklich geregelt sind,

bleibt gemäß solcher Abkommen oder Abmachungen einer jeden Vertragsregierung in dem gleichen Umfange vorbehalten, als ob dieses Übereinkommen nicht bestünde.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Soweit dieses Übereinkommen nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt,

a) gilt ein Schiff als in dem Lande beheimatet, durch dessen Regierung es in das Schiffsregister eingetragen ist;

b) bezeichnet der Ausdruck „Verwaltung" die Regierung des Landes in dem das Schiff beheimatet ist;

c) ist „Auslandsfahrt" eine Fahrt von einem Lande, für das dieses Übereinkommen gilt, nach einem Hafen außerhalb dieses Landes oder umgekehrt; hierbei gilt jede Kolonie,

overseas territory, protectorate or territory under suzerainty or mandate is regarded as a separate country;

(d) the expression "Rules" means the Rules contained in Annexes I, II and III;

(e) a "new ship" is a ship, the keel of which is laid on or after the 1st July, 1932, all other ships being regarded as existing ships.

(f) the expression "steamer" includes any vessel propelled by machinery.

Article 4

Cases of "Force Majeure"

No ship, which is not subject to the provisions of this Convention at the time of its departure on any voyage, shall become subject to the provisions of this Convention on account of any deviation from its intended voyage due to stress of weather or any other cause of force majeure.

In applying the provisions of this Convention, the Administration shall give due consideration to any deviation or delay caused to any ship owing to stress of weather or to any other cause of force majeure.

Chapter II

Load Line: Survey and Marking

Article 5

General Provisions

No ship to which this Convention applies shall proceed to sea on an international voyage after the date on which this Convention comes into force, unless the ship, being—

A—a new ship,

(a) has been surveyed in accordance with the provisions of Annex I;

(b) complies with the provisions of Part II of Annex I; and

(c) has been marked in accordance with the provisions of this Convention.

chaque colonie, territoire d'outre mer, protectorat ou territoire placé sous suzeraineté ou mandat est considéré comme un pays distinct;

(d) l'expression «Règles» désigne les règles contenues dans les Annexes I, II et III;

(e) un «navire neuf» est un navire dont la quille sera posée le 1er juillet 1932 ou postérieurement. Tous les autres navires sont considérés comme des navires existants;

(f) l'expression «vapeur» comprend tout navire mû par une machine.

Article 4

Cas de „Force majeure"

Si au moment de son départ pour un voyage quelconque un navire n'est pas soumis aux prescriptions de la présente Convention, il ne devra pas y être astreint au cours de son voyage lorsqu'il sera dérouté soit par le mauvais temps, soit par toute autre cause de force majeure.

Dans l'application des prescriptions de la présente Convention, l'Administration tiendra compte de tout déroutement ou retard occasionné à tout navire soit par le mauvais temps, soit par tout autre cause de force majeure.

Chapitre II

Lignes de Charge: Visite et Apposition des Marques

Article 5

Dispositions générales

Aucun navire auquel la présente Convention s'applique ne pourra prendre la mer pour un voyage international après la date de l'entrée en vigueur de la Convention à moins que

A—dans le cas d'un navire neuf

(a) il ait été visité conformément aux conditions prescrites dans l'Annexe I de la présente Convention;

(b) il ait satisfait aux prescriptions de la 2ème Partie de l'Annexe I; et

(c) il ait été marqué conformément aux dispositions de cette Convention.

jedes überseeische Gebiet, Schutzgebiet oder Gebiet unter Oberherrschaft oder unter Mandat als ein besonderes Land;

d) bedeutet der Ausdruck „Regeln" die in den Anhängen I, II und III enthaltenen Regeln;

e) ist ein „neues Schiff" ein Schiff, dessen Kiel an oder nach dem 1. Juli 1932 gelegt ist, alle anderen Schiffe gelten als vorhandene Schiffe;

f) umfaßt der Ausdruck „Dampfer" alle Schiffe, die durch Maschinenkraft bewegt werden.

Artikel 4

Fälle höherer Gewalt

Ein Schiff, für das die Bestimmungen dieses Übereinkommens bei der Ausreise nicht gelten, fällt wegen einer Abweichung vom planmäßigen Reisewege nicht unter sie, wenn diese Abweichung durch Unwetter oder sonstige Fälle höherer Gewalt verursacht ist.

Bei Anwendung der Bestimmungen dieses Übereinkommens hat die Verwaltung Abweichungen oder Aufenthalte eines Schiffes, die durch Unwetter oder sonstige Fälle höherer Gewalt verursacht worden sind, gebührend zu berücksichtigen.

Abschnitt II

Freiborde, Besichtigung und Anmarkung

Artikel 5

Allgemeine Bestimmungen

Kein Schiff, für das dieses Übereinkommen gilt, soll in der Auslandsfahrt nach dem Tage in See gehen, an dem dieses Übereinkommen in Kraft tritt, wenn es nicht

A — als neues Schiff

a) gemäß den Bestimmungen von Anhang I besichtigt worden ist;

b) die Bestimmungen von Anhang I Teil 2 erfüllt;

c) gemäß den Bestimmungen dieses Übereinkommens mit einer Freibordmarke versehen worden ist,

B—an existing ship,

(a) has been surveyed and marked (whether before or after this Convention comes into force) in accordance with the conditions prescribed either in paragraph A of this Article or in one of the sets of Rules for the Assignment of Load Line particularised in Annex IV; and

(b) complies with the provisions of Part II of Annex I in principle, and also in detail, so far as is reasonable and practicable, having regard to the efficiency of (i) the protection of openings; (ii) guard rails; (iii) freeing ports, and (iv) means of access to crews' quarters provided by the existing arrangements, fittings and appliances on the ship.

B—dans le cas d'un navire existant

(a) il ait visité et marqué (soit avant soit après l'entrée en vigueur de la présente Convention) conformément aux conditions prescrites soit dans le paragraphe A du présent Article soit dans l'un des Règlements pour l'assignation des lignes de charge spécifiés dans l'Annexe IV;

(b) il ait satisfait en principe et aussi en détail autant qu'il sera raisonnable et possible aux prescriptions de la 2ème Partie de l'Annexe I en tenant compte de l'efficacité (1°) de la protection des ouvertures, (2°) des garde-corps, (3°) des sabords de décharge et (4°) des moyens d'accès au logement de l'équipage qui résulte des arrangements, installations et dispositifs existants à bord du navire.

B — als vorhandes Schiff

a) (vor oder nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens) besichtigt und mit einer Freibordmarke versehen worden ist, und zwar gemäß den Bedingungen, die entweder in Absatz A dieses Artikels oder in einer der in Anhang IV besonders zusammengestellten gesetzlichen Vorschriften für die Bestimmung des Freibordes vorgeschrieben sind;

b) die Bestimmungen von Anhang I Teil 2 grundsätzlich und auch in Einzelheiten so weit erfüllt, wie es zur Wirksamkeit I der Schutzvorrichtungen für Öffnungen; II der Schutzgeländer; III der Wasserpforten und IV des Zugangs zu den Mannschaftsräumen mittels der auf dem Schiffe vorhandenen Anordnungen, Einrichtungen und Zubehörteile praktisch durchführbar und vertretbar ist.

Article 6

Provisions for Steamers carrying Timber Deck Cargoes

1. A steamer which has been surveyed and marked under Article 5 shall be entitled to be surveyed and marked with a timber load line under Part V of Annex I if, being—

A—a new ship, it complies with the conditions and provisions prescribed in Part V of Annex I;

B—an existing ship, it complies with the conditions and provisions of Part V of Annex I other than Rule LXXX, and also in principle, so far as is reasonable and practicable, with the conditions and provisions prescribed by Rule LXXX provided that in assigning a timber load line to an existing ship the Administration shall make such addition to the freeboard as shall be reasonable, having regard to the extent to

Article 6

Dispositions pour les Vapeurs chargeant du Bois en Pontée

1. Un vapeur qui a été visité et marqué conformément aux prescriptions de l'Article 5 pourra être visité et recevoir les marques prévues pour les navires chargeant du bois en pontée conformément à la 5ème Partie de l'Annexe I.

A—dans le cas d'un navire neuf, s'il satisfait aux conditions et prescriptions contenues dans la 5ème Partie de l'Annexe I;

B—dans le cas d'un navire existant, s'il satisfait aux conditions et prescriptions contenues dans la 5ème Partie de l'Annexe I à l'exception de la Règle LXXX et aussi en principe autant qu'il sera raisonnable et possible aux conditions et prescriptions prévues dans la Règle LXXX étant entendu que dans l'assignation à un navire existant d'une ligne de charge pour bois en pontée, l'Administration exigera telle augmenta-

Artikel 6

Bestimmungen für Dampfer, die Holzdecklast fahren

1. Ein gemäß Artikel 5 besichtigter und mit einer Freibordmarke versehener Dampfer hat Anspruch darauf, gemäß Anhang I Teil 5 besichtigt und mit einer Holz-Freibordmarke versehen zu werden, wenn er

A — als neues Schiff die Voraussetzungen und Bestimmungen von Anhang I Teil 5 erfüllt;

B — als vorhandenes Schiff die Voraussetzungen und Bestimmungen von Anhang I Teil 5 mit Ausnahme von Regel LXXX und auch grundsätzlich, soweit es praktisch durchführbar und vertretbar ist, die Voraussetzungen und Bestimmungen von Regel LXXX erfüllt; jedoch soll die Verwaltung bei Bestimmung der Holz-Freiborde von vorhandenen Schiffen den Freibord angemessen vergrößern, in dem Maße, wie solche

which such ships falls short of full compliance with the conditions and provisions prescribed in Rule LXXX.

2. A steamer when using the timber load line shall comply with Rules LXXXIV, LXXXV, LXXXVI, LXXXVIII and LXXXIX.

Article 7

Provisions for Tankers

A steamer which has been surveyed under Article 5 shall be entitled to be surveyed and marked as a tanker under Part VI of Annex I if, being—

A—a new ship, it complies with the conditions and provisions prescribed in Part VI of Annex I;

B—an existing ship, it complies with the conditions and provisions in Rules XCIII, XCVI, XCVII, XCVIII and XCIX, and also in principle so far as is reasonable and practicable with Rules XCIV, XCV and C, provided that in assigning a tanker load line to an existing ship the Administration shall make such addition to the freeboard as shall be reasonable having regard to the extent to which such ship falls short of full compliance with the conditions and provisions prescribed in Rules XCIV, XCV and C.

Article 8

Provisions for Ships of Special Types

For steamers over 300 feet in length, possessing constructional features similar to those of a tanker which afford extra invulnerability

tion de franc-bord qui sera raisonnable en tenant compte de la mesure dans laquelle ce navire ne satisfait pas entièrement aux conditions et prescriptions contenues dans la Règle LXXX.

2. Quand un vapeur utilisera la ligne de charge pour chargement de bois en pontée il devra satisfaire aux dispositions des Règles LXXXIV, LXXXV, LXXXVI, LXXXVIII et LXXXIX.

Article 7

Dispositions pour les Navires à Citernes

Un navire qui a été visité conformément aux prescriptions de l'Article 5 pourra être visité et recevoir les marques pour les navires à citernes conformément aux dispositions de la 6ème Partie de l'Annexe I:

A—dans le cas d'un navire neuf, s'il satisfait aux conditions et prescriptions contenues dans la 6ème Partie de l'Annexe I;

B—dans le cas d'un navire existant, s'il satisfait aux conditions et prescriptions contenues dans les Règles XCIII, XCVI, XCVII, XCVIII et XCIX et aussi en principe autant qu'il sera raisonnable et possible aux conditions et prescriptions prévues par les Règles XCIV, XCV et C étant entendu que dans l'assignation à un navire existant d'une ligne de charge pour un navire à citernes l'Administration exigera telle augmentation de francbord qui sera raisonnable en tenant compte de la mesure dans laquelle ce navire ne satisfait pas entièrement aux conditions et prescriptions contenues dans les Règles XCIV, XCV et C.

Article 8

Dispositions pour les navires de types spéciaux

Il pourra être accordé une réduction de franc-board aux vapeurs ayant une longueur de plus de 91,44 mètres qui possèdent des caractéristi-

Schiffe die Voraussetzungen und Bestimmungen von Regel LXXX nicht ganz erfüllen.

2. Dampfer, die von der Holz-Freibordmarke Gebrauch machen, haben die Bestimmungen der Regel LXXXIV, LXXXV, LXXXVI, LXXXVIII und LXXXIX zu erfüllen.

Artikel 7

Bestimmungen für Tankschiffe

Ein gemäß Artikel 5 besichtigter Dampfer hat Anspruch darauf, als Tankdampfer besichtigt und mit einer Freibordmarke für Tankschiffe gemäß Anhang I Teil 6 versehen zu werden, wenn er

A — als neues Schiff die Voraussetzungen und Bestimmungen von Anhang I Teil 6 erfüllt;

B — als vorhandenes Schiff die Voraussetzungen und Bestimmungen der Regeln XCIII, XCVI, XCVII, XCVIII und XCIX und auch grundsätzlich, soweit es praktisch durchführbar und vertretbar ist, der Regeln XCIV, XCV und C erfüllt; jedoch soll die Verwaltung bei Bestimmung der Freiborde für Tankschiffe bei vorhandenen Schiffen den Freibord unter Berücksichtigung des Maßes angemessen vergrößern, in dem solche Schiffe die Voraussetzungen und Bestimmungen der Regeln XCIV, XCV und C nicht ganz erfüllen.

Artikel 8

Bestimmungen für besondere Schiffsarten

Dampfern von über 91,44 m Länge mit den baulichen Merkmalen eines Tankschiffes, die erhöhten Schutz gegen die Gefahren der See bieten, darf ein

against the sea, a reduction in freeboard may be granted.

The amount of such reduction shall be determined by the Administration in relation to the freeboard assigned to tankers, having regard to the degree of compliance with the conditions of assignment laid down for these ships, and the degree of subdivision provided.

The freeboard assigned to such a ship shall in no case be less than would be assigned to the ship as a tanker.

ques de construction analogues à celles des navires à citernes leur assurant une défense supplémentaire contre la mer.

La valeur de cette réduction sera déterminée par l'Administration qui tiendra compte à cet effet de la façon dont est calculé le franc-bord des navires à citernes ainsi que des conditions d'assignation qui leur sont imposées et du degré de compartimentage réalisé.

Le franc-bord qui sera assigné à un tel navire ne devra en aucun cas être plus réduit que celui qui serait attribué au navire s'il était considéré comme navire à citernes.

kleinerer Freibord zugestanden werden.

Das Maß dieser Verminderung ist von der Verwaltung im Verhältnis zu dem für Tankschiffe bestimmten Freibord anzusetzen, und zwar unter Berücksichtigung des Maßes, bis zu dem die für die Bestimmung des Freibords dieser Schiffe aufgestellten Bedingungen erfüllt sind, sowie des Maßes der Unterteilung durch Schotte.

Der für solche Schiffe bestimmte Freibord darf keinesfalls kleiner sein als der, den ein Schiff als Tankschiff erhalten würde.

Article 9
Survey

The survey and marking of ships for the purpose of this Convention shall be carried out by officers of the country to which the ships belong, provided that the Government of each country may entrust the survey and marking of its ships either to Surveyors nominated for this purpose, or to organisations recognised by it. In every case the Government concerned fully guarantees the completeness and efficiency of the survey and marking.

Article 9
Visite

La visite et l'apposition des marques des navires en vue de l'application de la présente Convention seront faites par des fonctionnaires du pays auquel le navire appartient, étant entendu que le Gouvernement de chaque pays peut confier la visite et l'apposition des marques de ses navires soit à des inspecteurs nommés à cet effet, soit à des organismes reconnus par lui. Dans tous les cas le Gouvernement intéressé garantit que la visite et l'apposition des marques ont été complètement et efficacement effectuées.

Artikel 9
Besichtigung

Die Schiffsbesichtigung und das Anmarken des Freibordes an Schiffen im Sinne dieses Übereinkommens ist durch Beamte des Landes vorzunehmen, in dem das Schiff beheimatet ist; doch kann die Regierung eines jeden Landes die Besichtigung ihrer Schiffe und das Anmarken des Freibordes entweder hierzu bestellten Besichtigern oder von ihr anerkannten Körperschaften übertragen. In jedem Falle bürgt die betreffende Regierung in jeder Beziehung für die Vollständigkeit und Genauigkeit der Besichtigung und Anmarkung.

Article 10
Zones and Seasonal Areas

A ship to which this Convention applies shall conform to the conditions applicable to the zones and seasonal areas as described in Annex II to this Convention.

A port standing on the boundary line between two zones shall be regarded as within the zone from or into which the ship arrives or departs.

Article 10
Zones et Régions périodiques

Un navire auquel la présente Convention s'applique devra se conformer aux conditions qui sont applicables aux zones et régions périodiques telles qu'elles sont définies à l'Annexe II de la présente Convention.

Lorsqu'un port se trouve sur la ligne de démarcation de deux zones, il sera considéré comme étant soit dans la zone que le navire vient de traverser pour l'entrée au port soit dans celle qu'il doit traverser après son départ.

Artikel 10
Zonen und Jahreszeiten

Ein Schiff, für das dieses Übereinkommen gilt, hat sich nach den Bedingungen zu richten, die in Anhang II dieses Übereinkommens für Zonen und Jahreszeiten näher ausgeführt sind.

Liegt ein Hafen auf der Grenze zweier Zonen, so rechnet er zu der Zone, die das Schiff bei Ankunft oder bei Abfahrt durchfährt.

Chapter III
Certificates

Article 11
Issue of Certificates

A certificate, called "International Load Line Certifi-

Chapitre III
Certificats

Artikel 11
Délivrance des Certificats

Un certificat appelé «Certificat international de Franc-

Abschnitt III
Zeugnisse

Artikel 11
Ausstellung von Zeugnissen

Schiffen, die gemäß diesem Übereinkommen besichtigt und

cate," shall be issued to every ship which has been surveyed and marked in accordance with this Convention, but not otherwise.

An International Load Line Certificate shall be issued either by the Government of the country to which the ship belongs or by any person or organisation duly authorised by that Government, and in every case the Government assumes full responsibility for the certificate.

Article 12

Issue of Certificates by another Government

The Government of a country to which this Convention applies may, at the request of the Government of any other country to which this Convention applies, cause any ship which belongs to the last-mentioned country, or (in the case of an unregistered ship) which is to be registered by the Government of that country, to be surveyed and marked, and, if satisfied that the requirements of this Convention are complied with, issue an International Load Line Certificate to such ship, under its own responsibility. Any certificate so issued must contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Government of the country to which the ship belongs, or of the Government by whom the ship is to be registered, as the case may be, and it shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued under Article 11 of this Convention.

Article 13

Form of Certificate

The International Load Line Certificates shall be drawn up in the official language or languages of the country by which they are issued.

The form of the certificate shall be that of the model given in Annex III, subject to such modifications as may, in accordance with Rule LXXVIII, be made in the case of ships carrying timber deck cargoes.

bord» sera délivré à tout navire à condition qu'il ait été visité et marqué conformément aux prescriptions de la présente Convention.

Le certificat international de franc-board sera délivré soit par le Gouvernement auquel le navire appartient, soit par toute personne ou organisme dûment reconnu par ce Gouvernement, et dans tous les cas le Gouvernement assumera la pleine responsabilité du certificat.

Article 12

Délivrance d'un Certificat par un autre Gouvernement

Le Gouvernement d'un pays auquel la présente Convention s'applique peut à la requête du Gouvernement d'un autre pays auquel cette Convention s'applique faire visiter et apposer les marques à tout navire qui appartient à ce dernier pays, ou (dans le cas d'un navire non immatriculé) qui doit être immatriculé par le Gouvernement de ce pays et s'il a constaté que les prescriptions de la présente Convention sont satisfaites il peut lui délivrer, sous sa propre responsabilité, un certificat international de franc-bord. Tout certificat ainsi délivré doit porter une déclaration établissant qu'il a été délivré à la requête du Gouvernement du pays auquel le navire appartient ou du Gouvernement par lequel le navire doit être immatriculé, selon le cas. Ce certificat aura la même valeur et sera accepté au même titre que celui qui aura été délivré conformément à l'Article 11 de la présente Convention.

Article 13

Forme des Certificats

Les certificats internationaux de franc-bord seront rédigés dans la ou les langues officielles du pays par lequel ils seront délivrés.

Les certificats seront conformes au modèle prévu par l'Annexe III sous réserve des modifications qui peuvent être apportées eu égard à la Règle LXXVIII dans le cas des navires transportant des chargements de bois en pontée.

mit einer Freibordmarke versehen worden sind, ist ein „Internationales Freibordzeugnis" auszustellen.

Ein Internationales Freibordzeugnis wird entweder durch die Regierung des Landes ausgestellt, in dem das Schiff beheimatet ist, oder durch Personen oder Körperschaften, die durch die Regierung dazu gehörig ermächtigt sind, in jedem Falle trägt die Regierung die volle Verantwortung für das Zeugnis.

Artikel 12

Ausstellung von Zeugnissen durch eine andere Regierung

Die Regierung eines Landes, für das dieses Übereinkommen gilt, kann auf Ersuchen der Regierung eines jeden anderen Landes, für das dieses Übereinkommen gilt, jedes in letztgenanntem Lande beheimatete oder (im Falle eines nicht amtlich eingetragenen Schiffes) durch die Regierung dieses Landes noch amtlich einzutragende Schiff besichtigen und mit einer Freibordmarke versehen lassen, und unter ihrer eigenen Verantwortung einem solchen Schiffe ein Internationales Freibordzeugnis ausstellen, wenn sie die Überzeugung gewonnen hat, daß die Erfordernisse dieses Übereinkommens erfüllt sind. Jedes so ausgestellte Zeugnis muß die Feststellung enthalten, daß es auf Ersuchen der Regierung des Landes ausgestellt ist, in dem das Schiff beheimatet ist, oder der Regierung, durch die das Schiff noch amtlich einzutragen ist. Ein solches Zeugnis besitzt dieselbe Kraft und genießt die gleiche Anerkennung wie ein gemäß Artikel 11 dieses Übereinkommens ausgestelltes.

Artikel 13

Form des Zeugnisses

Die Internationalen Freibordzeugnisse werden in der amtlichen Sprache oder in den amtlichen Sprachen des Landes ausgefertigt, das sie ausstellt.

Die Form des Zeugnisses hat dem Muster in Anhang III zu entsprechen; doch können für Schiffe, die Holzdeckslasten fahren, die gemäß Regel LXXVIII zulässigen Änderungen vorgenommen werden.

Article 14

Duration of Certificates

1. An International Load Line Certificate shall, unless it is renewed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, expire at the end of such period as may be specified therein by the Administration which issues it: but the period so specified shall not exceed five years from the date of issue.

2. An International Load Line Certificate may be renewed from time to time by the Administration which issued it for such period (not exceeding five years on any occasion) as the Administration thinks fit, after a survey not less effective than the survey required by this Convention before the issue of the certificate, and any such renewal shall be endorsed on the certificate.

3. An Administration shall cancel any International Load Line Certificate issued to a ship belonging to its country:

A. If material alterations have taken place in the hull and superstructures of the ship which affect the calculations of freeboard.

B. If the fittings and appliances for the (i) protection of openings, (ii) guard rails, (iii) freeing ports and (iv) means of access to crews' quarters are not maintained in as effective a condition as they were in when the certificate was issued.

C. If the ship is not inspected periodically at such times and under such conditions as the Administration may think necessary for the purpose of securing that the hull and superstructures referred to in Condition A are not altered and that the fittings and appliances referred to in Condition B are maintained as therein

Article 14

Durée de la Validité des Certificats

1. A moins qu'il ne soit renouvelé conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent Article, un certificat international de franc-bord restera valable pour la période qui y sera mentionnée par l'Administration qui l'aura délivré, sans toutefois que cette période puisse excéder cinq ans à partir de la date de sa délivrance.

2. A la suite d'une visite tout certificat international de franc-bord pourra être renouvelé périodiquement par l'Administration qui l'aura délivré pour une durée qu'elle jugera convenable, mais qui n'excédera en aucun cas cinq ans. Cette visite ne devra pas être moins efficace que celle qui est prévue par la présente Convention pour la délivrance initiale du certificat. Mention de chacun de ces renouvellements devra être portée au dos du certificat.

3. Le certificat international de franc-bord sera annulé par l'Administration qui l'aura délivré à un navire relevant de cette Administration:

A. Si des modifications de quelque importance affectant le calcul du franc-bord ont été apportées à la coque et aux superstructures du navire.

B. Si les installations et les dispositifs pour (i) la protection des ouvertures; (ii) les garde-corps; (iii) les sabords de décharge; (iv) les moyens d'accès aux logements de l'équipage n'ont pas été maintenues dans des conditions aussi efficaces qu'elles l'étaient lors de la délivrance du certificat.

C. Lorsque le navire n'aura pas été visité périodiquement aux époques et dans les conditions fixées par l'Administration pour s'assurer pendant toute la durée de la validité du certificat que la coque et les superstructures visées dans la clause A ne sont pas modifiées et que les installations et les dispositifs visés dans la clause

Artikel 14

Geltungsdauer der Zeugnisse

1. Wenn ein Internationales Freibordzeugnis nicht gemäß den Bestimmungen von Absatz 2 dieses Artikels verlängert wird, erlischt es nach Ablauf eines im Zeugnis angegebenen Zeitraums, den die das Zeugnis ausstellende Verwaltung bestimmt; dieser Zeitraum darf jedoch 5 Jahre seit dem Tage der Ausstellung des Zeugnisses nicht überschreiten.

2. Ein Internationales Freibordzeugnis kann von Zeit zu Zeit durch die Verwaltung, die es ausgestellt hat, für einen in ihrem Ermessen liegenden Zeitraum (jedoch niemals über 5 Jahre hinaus) verlängert werden, und zwar nachdem eine Besichtigung stattgefunden hat, die nicht minder gründlich als die durch dieses Übereinkommen vor Ausstellung des Zeugnisses verlangte ist. Jede solche Verlängerung ist auf der Rückseite des Zeugnisses zu bescheinigen.

3. Die Verwaltungen haben Zeugnisse, die in ihrem Lande beheimateten Schiffen ausgestellt sind, für ungültig zu erklären:

A. wenn am Schiffskörper oder an den Aufbauten wesentliche Änderungen vorgenommen worden sind, die die Bestimmung des Freibordes berühren;

B. wenn Einrichtungen und Zubehörteile I der Schutzvorrichtungen für Öffnungen; II der Schutzgeländer; III der Wasserpforten und IV des Zugangs zu den Mannschaftsräumen nicht in der gleichen einwandfreien Beschaffenheit erhalten sind, in der sie sich bei Ausstellung des Zeugnisses befanden;

C. wenn das Schiff nicht laufend in Zeitabständen und unter Bedingungen, wie die Verwaltung sie für erforderlich erachtet, besichtigt wird, um Gewähr dafür zu bieten, daß Schiffskörper und Aufbauten (vgl. Bedingung A) nicht geändert worden sind, und daß Einrichtungen und Zubehörteile (vgl. Bedingung B) während der Laufzeit des Zeug-

provided throughout the duration of the certificate.

B sont maintenus en état.

nisses, in dem in Bedingung B vorgesehenen Zustande erhalten sind.

Article 15

Acceptance of Certificates

International Load Line Certificates issued under the authority of a Contracting Government shall be accepted by the other Contracting Governments as having the same force as the certificates issued by them to ships belonging to their respective countries.

Article 15

Acceptation des Certificats

Chaque Gouvernement contractant reconnaîtra aux certificats internationaux de franc-bord délivrés par les autres Gouvernements contractants ou sous leur autorité la même valeur qu'aux certificats délivrés par lui à ses navires nationaux.

Artikel 15

Anerkennung der Zeugnisse

Die Gültigkeit Internationaler Freibordzeugnisse, die unter Verantwortung einer Vertragsregierung ausgestellt sind, muß von den anderen Vertragsregierungen in gleicher Weise anerkannt werden, wie die von solchen Zeugnissen, die sie in ihren Ländern beheimateten Schiffen ausgestellt haben.

Article 16

Control

1. A ship to which this Convention applies, when in a port of a country to which it does not belong, is in any case subject to control with respect to load line as follows: An officer duly authorised by the Government of that country may take such steps as may be necessary for the purpose of seeing that there is on board a valid International Load Line Certificate. If there is such a certificate on board the ship, such control shall be limited to the purpose of securing—

(a) that the ship is not loaded beyond the limits allowed by the certificate;
(b) that the position of the load line on the ship corresponds with the certificate; and

(c) that the ship has not been so materially altered in respect to the matters dealt with in conditions A and B (set out in paragraph 3 of Article 14) that the ship is manifestly unfit to proceed to sea without danger to human life.

2. Only officers possessing the necessary technical qualifications shall be authorised to exercise control as aforesaid, and if such control is exercised under (c) above, it shall only be exercised in so far as may be necessary to secure that the ship shall be made fit to proceed to sea without danger to human life.

Article 16

Contrôle

1. Tout navire auquel la présente Convention s'applique quand il se trouvera dans un port d'un pays auquel il n'appartient pas sera, en tout cas, et en ce qui concerne les lignes de charge, soumis au contrôle suivant: un fonctionnaire dûment autorisé par le Gouvernement dudit payes pourra prendre les mesures qui peuvent être nécessaires à l'effet de constater qu'il existe à bord un certificat international de franc-bord valable. Si un tel certificat existe à bord, le contrôle consistera seulement à vérifier:

(a) que le navire n'est pas chargé au delà des limites permises par le certificat;
(b) que la position des lignes de charge sur le navire correspond aux indications portées sur le certificat; et
(c) qu'en ce qui concerne les points visés dans les clauses A et B du paragraphe 3 de l'Article 14, le navire n'a pas subi des modifications d'une importance telle q'uil soit manifestement hors d'état de prendre la mer sans danger pour la vie humaine.

2. Seuls les fonctionnaires qui possèdent la compétence technique nécessaire seront autorisés à exercer le contrôle précité et si ce contrôle est exercé en vertu de l'alinéa (c) ci-dessus, il ne le sera que dans la mesure nécessaire pour s'assurer que le navire sera en état de prendre la mer sans danger pour la vie humaine.

Artikel 16

Nachprüfung

1. Ein Schiff, für das dieses Übereinkommen gilt, unterliegt in Häfen eines Landes, in dem es nicht beheimatet ist, in jedem Falle einer Nachprüfung seines Freibordes in folgender Weise: ein von der Regierung des betreffenden Landes gehörig ermächtigter Beamter ist befugt, die Maßnahmen zu ergreifen, die erforderlich sind, um festzustellen, daß sich ein gültiges Internationales Freibordzeugnis an Bord befindet. Ist ein solches Zeugnis an Bord des Schiffes vorhanden, so hat sich die Nachprüfung darauf zu beschränken, festzustellen, daß

a) das Schiff nicht über die in dem Zeugnis angesetzten Grenzen hinaus beladen ist;
b) die Anbringung der Freibordmarke an dem Schiffe dem Zeugnis entspricht;

c) das Schiff hinsichtlich der in Artikel 14 Absatz 3 A und B behandelten Dinge nicht so wesentliche Änderungen erfahren hat, daß es offenbar untauglich ist, ohne Gefahr für Menschenleben in See zu gehen.

2. Zur Vornahme der vorstehend bezeichneten Nachprüfung sind nur Beamte zu ermächtigen, die die nötigen technischen Kenntnisse besitzen. Wenn solche Nachprüfungen gemäß dem vorstehenden Absatze c) vorgenommen werden, soll dies nur insoweit geschehen, als erforderlich ist, um sich davon zu überzeugen, daß das Schiff ohne Gefahr für Menschenleben in See gehen kann.

3. If control under this Article appears likely to result in legal proceedings being taken against the ship, or in the ship being detained, the Consul of the country to which the ship belongs shall be informed as soon as possible of the circumstances of the case.

Article 17

Privileges

The privileges of this Convention may not be claimed in favour of any ship unless it holds a valid International Load Line Certificate.

Chapter IV

General Provisions

Article 18

Equivalents

Where in this Convention it is provided that a particular fitting, or appliance, or type thereof, shall be fitted or carried in a ship, or that any particular arrangement shall be adopted, any Administration may accept in substitution therefor any other fitting, or appliance, or type thereof, or any other arrangement, provided that such Administration shall have been satisfied that the fitting, or appliance, or type thereof, or the arrangement substituted is in the circumstances at least as effective as that specified in this Convention.

Any Administration which so accepts a new fitting, or appliance, or type thereof, or new arrangement shall communicate the fact to the other Administrations, and, upon request, the particulars thereof.

Article 19

Laws, Regulations, Reports

The Contracting Governments undertake to communicate to each other—

(1) the text of laws, decrees, regulations and decisions

3. Au cas où le contrôle exercé en vertu du présent Article semblerait avoir pour conséquence soit d'entraîner des poursuites légales contre le navire, soit d'interdire son départ, le consul du pays auquel il appartient devra être informé aussitôt que possible des circonstances de l'incident.

Article 17

Bénéfice de la Convention

Le bénéfice de la présente Convention ne peut être réclamé en faveur d'un navire que s'il possède un certificat international de franc-bord non périmé.

Chapitre IV

Dispositions Générales

Article 18

Equivalence

Lorsque dans la présente Convention il est prévu que l'on doit placer ou avoir à bord soit une installation ou un dispositif soit un certain type d'installation ou de dispositif, ou lorsqu'il est prévu qu'une disposition particulière doit être adoptée, toute Administration peut accepter, en remplacement, soit toute autre installation ou dispositif, soit un certain type d'installation ou de dispositif, soit tout autre disposition, à la condition que cette Administration se soit assurée que soit l'installation ou dispositif, soit le type d'installation ou de dispositif, soit la disposition substituée a dans les circonstances une efficacité au moins égale à celle qui est prescrite dans la présente Convention.

Toute Administration qui accepte dans ces conditions soit une installation ou un dispositif nouveau, soit un type nouveau d'installation ou de dispositif, soit une disposition nouvelle doit en donner connaissance aux autres Administrations et leur en communiquer, sur demande, la description détaillée.

Article 19

Lois, Règlements, Rapports

Les Gouvernements contractants s'engagent à se communiquer:

(1) le texte des lois, décrets, règlements et arrêtés

3. Wenn die Wahrscheinlichkeit vorliegt, daß bei einer Nachprüfung gemäß diesem Artikel gesetzliche Schritte gegen das Schiff unternommen werden oder daß das Schiff zurückgehalten wird, so sind dem Konsul des Landes, in dem das Schiff beheimatet ist, die näheren Umstände des Falles sobald als möglich mitzuteilen.

Artikel 17

Vergünstigungen

Die Vergünstigungen dieses Übereinkommens können nicht für Schiffe in Anspruch genommen werden, die kein gültiges Internationales Freibordzeugnis besitzen.

Abschnitt IV

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 18

Gleichwertige Vorkehrungen

Wo dieses Übereinkommen für ein Schiff eine besondere Einrichtung oder Ausführung oder besondere Arten von solchen oder eine besondere Anordnung vorschreibt, kann jede Verwaltung an deren Stelle eine andere Einrichtung, Ausführung oder Anordnung zulassen, wenn sie die Überzeugung gewinnt, daß diese unter den gegebenen Umständen mindestens ebenso zweckmäßig sind wie die in diesem Übereinkommen bezeichneten.

Jede Verwaltung, die eine neue Einrichtung, Ausführung oder besondere Arten von solchen oder eine neue Anordnung zuläßt, hat die anderen Verwaltungen davon zu benachrichtigen und ihnen auf Verlangen darüber mitzuteilen.

Artikel 19

Gesetze, Ausführungsvorschriften, Berichte

Die Vertragsregierungen verpflichten sich, einander regelmäßig mitzuteilen:

(1) den Wortlaut von Gesetzen, Verordnungen, Ausfüh-

of general application which shall have been promulgated on the various matters within the scope of this Convention;

(2) all available official reports or official summaries of reports in so far as they show the results of the provisions of this Convention, provided always that such reports or summaries are not of a confidential nature.

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Jreland is invited to serve as an intermediary for collecting all this information and for bringing it to the knowledge of the other Contracting Governments.

Article 20

Modifications, Future Conferences

1. Modifications of this Convention which may be deemed useful or necessary improvements may at any time be proposed by any Contracting Government to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and such proposals shall be communicated by the latter to all the other Contracting Governments, and if any such modifications are accepted by all the Contracting Governments (including Governments which have deposited ratifications or accessions which have not yet become effective) this Convention shall be modified accordingly.

2. Conferences for the purpose of revising this Convention shall be held at such times and places as may be agreed upon by the Contracting Governments.

A Conference for this purpose shall be convoked by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland whenever, after this Convention has been in force for five years, one-third of the Contracting Governments express a desire to that effect.

d'application générale qui auront été promulgués ou pris sur les différentes matières qui rentrent dans le champ d'application de la présente Convention;

(2) tous les rapports ou résumés de rapports officiels à leur disposition, dans la mesure où ces documents indiquent les résultats de l'application de la présente Convention sous la réserve que ces rapports ou résumés n'aient pas un caractère confidentiel.

Le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord est invité à servir d'intermédiaire pour recueillir tous ces renseignements et les porter à la connaissance des autres Gouvernements contractants.

Article 20

Modifications, Conférences futures

1. Les modifications à la présente Convention qui pourraient être considérées comme des améliorations utiles ou nécessaires peuvent en tout temps être proposées par un Gouvernement contractant au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord. Ces propositions doivent être communiquées par ce dernier à tous les autres Gouvernements contractants; si l'une quelconque de ces modifications est acceptée par tous les Gouvernements contractants (y compris les Gouvernements ayant déposé des ratifications ou adhésions qui ne sont pas encore devenues effectives) la présente Convention sera modifiée en conséquence.

2. Des conférences ayant pour objet la révision de la présente Convention se tiendront aux dates et lieux dont pourront convenir les Gouvernements contractants.

Lorsque la présente Convention aura été en vigueur pendant cinq ans une Conférence ayant pour objet sa révision devra être convoquée par le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord si un tiers des Gouvernements contractants en exprime le désir.

rungsvorschriften und Entscheidungen von allgemeiner Geltung, die für die verschiedenen, unter das Übereinkommen fallenden Gegenstände erlassen werden;

(2) sämtliche vorhandenen amtlichen Berichte oder amtliche Auszüge aus Berichten, soweit sie über die Auswirkung der Bestimmungen dieses Übereinkommens Aufschluß geben und nicht vertraulich sind.

Die Regierung des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland wird gebeten, alle diese Nachrichten zu sammeln und den anderen Vertragsregierungen zur Kenntnis zu bringen.

Artikel 20

Änderungen, künftige Tagungen

1. Jede Vertragsregierung kann der Regierung des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland jederzeit Änderungen dieses Übereinkommens vorschlagen, die als nützliche oder notwendige Verbesserungen angesehen werden können. Die Regierung des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland wird solche Vorschläge allen anderen Vertragsregierungen mitteilen. Wenn alle Vertragsregierungen (einschließlich der Regierungen, die Genehmigungsurkunden oder Beitrittserklärungen hinterlegt haben, ohne daß sie schon wirksam geworden wären) diese Änderungen gebilligt haben, wird dieses Übereinkommen entsprechend geändert.

2. Tagungen zur Änderung dieses Übereinkommens werden zu Zeiten und an Orten stattfinden, welche die Vertragsregierungen vereinbaren.

Die Regierung des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland wird eine Tagung zur Änderung des Übereinkommens einberufen, so oft nach fünfjähriger Geltungsdauer dieses Übereinkommens ein Drittel der Vertragsregierungen einen dahingehenden Wunsch äußert.

Chapter V

Final Provisions

Article 21

Application to Colonies

1. A Contracting Government may, at the time of signature, ratification, accession or thereafter, by a notification in writing addressed to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, declare its desire that this Convention shall apply to all or any of its Colonies, overseas territories, protectorates or territories under suzerainty or mandate, and this Convention shall apply to all the territories named in such notification, two months after the date of the receipt thereof, but, failing such notification, this Convention will not apply to any such territories.

2. A Contracting Government may at any time by a notification in writing addressed to the Government of the United-Kingdom of Great Britain and Northern Jreland express its desire that this Convention shall cease to apply to all or any of its colonies, overseas territories, protectorates or territories under suzerainty or mandate to which this Convention shall have, under the provisions of the preceding paragraph, been applicable for a period of not less than five years, and in such case the Convention shall cease to apply twelve months after the date of the receipt of such notification by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland to all territories mentioned therein.

3. The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland shall inform all the other Contracting Governments of the application of this Convention to any Colony, overseas territory, protectorate or territory under suzerainty or mandate under the provisions of paragraph 1 of this Article, and of the cessation of any such

Chapitre V

Dispositions Finales

Article 21

Application aux Colonies

1. Un Gouvernement contractant peut au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion, ou ultérieurement notifier par une déclaration écrite adressée au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord son intention d'appliquer la présente Convention à toutes ses colonies, territoires d'outremer, protectorats ou territoires, sous suzeraineté ou sous mandat, ou à certains d'entre eux. La présente Convention s'appliquera dans tous les territoires désignés dans cette déclaration deux mois après la date à laquelle elle aura été reçue; à défaut d'une telle notification la présente Convention ne s'appliquera à aucun de ces territoires.

2. Un Gouvernement contractant peut, à toute époque et par déclaration écrite adressée au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord, notifier son intention de faire cesser l'application de la présente Convention dans toutes ses colonies, territoires d'outre-mer, protectorats ou territoires sous suzeraineté ou sous mandat, ou dans certains d'entre eux auxquels la présente Convention aura été appliquée pendant une période de cinq ans au moins conformément aux dispositions du paragraphe précédent. Dans ce cas, la présente Convention cessera de s'appliquer dans tous les territoires mentionnés douze mois après la date de la réception de cette déclaration par le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord.

3. Le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande- Bretagne et de l'Irlande du Nord informera tous les autres Gouvernements contractants de l'application de la présente Convention dans toute colonie, territoire d'outre-mer, protectorat ou territoire sous suzeraineté ou sous mandat conformément aux dispositions du paragraphe (1) du présent

Abschnitt V

Schlußbestimmungen

Artikel 21

Anwendung auf Kolonien

1. Einer Vertragsregierung steht es frei, bei der Unterzeichnung, der Genehmigung, dem Beitritt oder später durch schriftliche Erklärung gegenüber der Regierung des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland den Wunsch auszusprechen, daß dieses Übereinkommen für alle oder einzelne ihrer Kolonien, überseeische Besitzungen, Schutzgebiete oder Gebiete unter Oberherrschaft oder unter Mandat gelten soll. Dieses Übereinkommen tritt dann für alle in einer solchen Erklärung aufgeführten Gebiete 2 Monate nach Eingang der Erklärung in Kraft; ohne eine solche Erklärung gilt das Übereinkommen für keines dieser Gebiete.

2. Einer Vertragsregierung steht es frei, jederzeit durch schriftliche Erklärung gegenüber der Regierung des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland den Wunsch auszusprechen, daß dieses Übereinkommen für alle oder einzelne ihrer Kolonien, überseeische Besitzungen, Schutzgebiete oder Gebiete unter Oberherrschaft oder unter Mandat nicht mehr gelten soll, nachdem dieses Übereinkommen gemäß den Vorschriften des vorhergehenden Absatzes für einen Zeitraum von mindestens 5 Jahren für sie gegolten hat. In einem solchen Falle soll dieses Übereinkommen für alle in dieser Erklärung erwähnten Gebiete 12 Monate nach dem Tage des Einganges dieser Erklärung bei der Regierung des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland außer Kraft treten.

3. Die Regierung des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland wird alle übrigen Vertragsregierungen von der Geltung dieses Übereinkommens für jede Kolonie, überseeische Besitzung, jedes Schutzgebiet oder Gebiet unter Oberherrschaft oder unter Mandat auf Grund von Absatz 1 dieses Artikels und von dem Aufhören solcher Geltung auf

application under the provisions of paragraph 2, stating in each case the date from which this Convention has become or will cease to be applicable.

article ainsi que de la cessation de cette application, conformément aux dispositions du paragraphe (2) du présent article, en spécifiant, dans chaque cas, la date à partir de laquelle la présente Convention sera applicable ou cessera de l'être.

Grund von Absatz 2 dieses Artikels in Kenntnis setzen; dabei wird sie in jedem Falle den Tag des Beginns oder des Aufhörens der Geltung mitteilen.

Article 22

Authentic Texts. — Ratification

This Convention, of which both the English and French texts shall be authentic, shall be ratified.

The instruments of ratification shall be deposited in the archives of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, which will notify all the other signatory or acceding Governments of all ratifications deposited and the date of their deposit.

Article 22

Textes authentiques. Ratification

La présente Convention dont les textes en anglais et en français sont l'un et l'autre authentiques doit être ratifiée.

Les actes de ratification doivent être déposés dans les archives du Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord, qui notifiera à tous les autres Gouvernements signataires ou adhérents, toutes les ratifications déposées ainsi que la date de leur dépôt.

Artikel 22

Maßgebender Wortlaut, Ratifikation

Dieses Übereinkommen, das in der englischen wie in der französischen Fassung gleicherweise maßgebend ist, muß ratifiziert werden.

Die Ratifikationsurkunden sollen in den Archiven der Regierung des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland hinterlegt werden; diese wird jede Hinterlegung einer Ratifikationsurkunde und den Tag der Hinterlegung allen anderen Vertragsregierungen und beitretenden Regierungen mitteilen.

Article 23

Accession

A Government (other than the Government of a territory to which Article 21 applies) on behalf of which this Convention has not been signed, shall be allowed to accede thereto at any time after the Convention has come into force. Accessions shall be effected by means of notifications in writing addressed to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and shall take effect three months after their receipt.

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland shall inform all signatory and acceding Governments of all accessions received and of the date of their receipt.

Article 23

Adhésion

Un Gouvernement non signataire de la présente Convention, autre que le Gouvernement d'un territoire auquel l'Article 21 s'applique, pourra à toute époque adhérer à la présente Convention après sa mise en vigueur. Les adhésions s'effectueront par des notifications écrites adressées au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord et elles prendront effet trois mois après la date de leur réception.

Le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord informera tous les Gouvernements signataires et adhérents de toutes les adhésions reçues et de la date de leur réception.

Artikel 23

Beitritt

Eine Regierung (mit Ausnahme einer Regierung von Gebieten, für die Artikel 21 gilt), die an der Unterzeichnung dieses Übereinkommens nicht beteiligt war, kann dem Übereinkommen jederzeit nach seinem Inkrafttreten beitreten. Der Beitritt geschieht durch eine schriftliche Erklärung an die Regierung des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland und wird 3 Monate nach Eingang der Erklärung wirksam.

Die Regierung des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland wird alle Vertragsregierungen und beitretenden Regierungen von jeder Beitrittserklärung und von dem Tage ihres Eingangs in Kenntnis setzen.

Article 24

Date of Coming in Force

This Convention shall come into force on the 1st July, 1932, as between the Governments which have deposited their ratifications by that date, and provided that at least five ratifications have been deposited with the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland. Should five

Article 24

Date d'entrée en vigueur

La présente Convention entrera en vigueur le 1er juillet 1932, entre les Gouvernements qui auront, à cette date, déposé leur ratification et à la condition qu'au moins cinq ratifications aient été déposées au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord. Au cas où cinq ratifi-

Artikel 24

Zeitpunkt des Inkrafttretens

Dieses Übereinkommen tritt am 1. Juli 1932 in Kraft, und zwar zwischen den Regierungen, die ihre Ratifikationsurkunden bis zu diesem Tage hinterlegt haben, und unter der Voraussetzung, daß wenigstens fünf Ratifikationsurkunden bei der Regierung des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland hinterlegt sind. Sollten an diesem

ratifications not have been deposited by that date, this Convention shall come into force three months after the date on which the fifth ratification is deposited. Ratifications deposited after the date on which this Convention has come into force shall take effect three months after the date of their deposit.

cations n'auraient pas été déposées à cette date, la présente Convention entrera en vigueur trois mois après la date à laquelle la cinquième ratification aura été déposée. Les ratifications déposées postérieurement à la date à laquelle la présente Convention sera entrée en vigueur prendront effet trois mois après la date de leur dépôt.

Tage noch nicht 5 Ratifikationsurkunden hinterlegt sein, so tritt dieses Übereinkommen 3 Monate nach dem Tage in Kraft, an dem die fünfte Ratifikationsurkunde hinterlegt ist. Ratifikationen, deren Urkunden erst nach dem Tage des Inkrafttretens dieses Übereinkommens hinterlegt sind, werden 3 Monate nach dem Tage der Hinterlegung wirksam.

Article 25

Denunciation

This Convention may be denounced on behalf of any Contracting Government at any time after the expiration of five years from the date on which the Convention comes into force in so far as that Government is concerned. Denunciation shall be effected by a notification in writing addressed to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, which will notify all the other Contracting Governments of all denunciations received and of the date of their receipt.

A denunciation shall take effect twelve months after the date on which notification thereof is received by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland.

In faith whereof, the Plenipotentiaries have signed hereafter.

Done at London this fifth day of July, 1930, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, which shall transmit certified true copies thereof to all signatory Governments.

Article 25

Dénonciation

La présente Convention peut à tout moment être dénoncée par l'un quelconque des Gouvernements contractants après l'expiration d'une période de cinq ans, comptée à partir de la date à laquelle la Convention est entrée en vigueur pour le Gouvernement en question. La dénonciation sera effectuée par une notification écrite adressée au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord; celui-ci notifiera à tous les autres Gouvernements contractants toutes les dénonciations reçues et la date de leur réception.

Une dénonciation aura effet douze mois après la date à laquelle la notification en aura été reçue par le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ont apposé ci-dessous leur signature.

Fait à Londres ce cinquième jour du mois de juillet, 1930, en un seul exemplaire qui doit être déposé dans les Archives du Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord, lequel doit en transmettre des copies certifiées conformes à tous les Gouvernements signataires.

Artikel 25

Kündigung

Dieses Übereinkommen kann von jeder Vertragsregierung jederzeit nach Ablauf von 5 Jahren seit dem Tage gekündigt werden, an dem das Übereinkommen für die betreffende Regierung in Kraft getreten ist. Die Kündigung erfolgt durch eine an die Regierung des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland gerichtete schriftliche Erklärung. Die Regierung des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland wird allen anderen Vertragsregierungen von jeder Kündigung und dem Tage ihres Eingangs Kenntnis geben.

Eine Kündigung wird 12 Monate nach dem Tage ihres Eingangs bei der Regierung des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland wirksam.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten hierunter unterzeichnet.

Ausgefertigt in London, am 5. Juli 1930, in einer Urschrift, die in den Archiven der Regierung des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland hinterlegt wird. Diese wird gehörig beglaubigte Abschriften davon allen Regierungen übersenden, die das Übereinkommen unterzeichnet haben.

(L. S.) Gustav Koenigs
Walter Laas
Karl Sturm
H. P. Cayley
V. C. Duffy
R. Grimard
A. Johnston
Oscar Bunster
Guillermo Patterson
Emil Krogh

(L. S.) Gustav Koenigs
Walter Laas
Karl Sturm
H. P. Cayley
V. C. Duffy
R. Grimard
A. Johnston
Oskar Bunster
Guillermo Pattersen
Emil Krogh

Aage H. Larsen	Aage H. Larſen
H. P. Hagelberg	H. P. Hagelberg
Octaviano M. Barca	Octaviano M. Barca
Sean Dulchaontigh	Sean Dulchaontigh
T. J. Hegarty	T. J. Hegarty
Herbert B. Walker	Herbert B. Walker
David Arnott	David Arnott
Laurens Prior	Laurens Prior
Howard C. Towle	Howard C. Towle
Albert F. Pillsbury	Albert F. Pillsbury
Robert F. Hand	Robert F. Hand
Jas. Kennedy	Jas. Kennedy
H. W. Warley	H. W. Warley
John G. Tawresey	John G. Tawresey
E. Palmstierna	E. Palmſtierna
E. Eggert	E. Eggert
A. H. Saastamoinen	A. H. Saaſtamoinen
B. Brandt	B. Brandt
Jean Marie	Jean Marie
A. de Berlhe	A. de Berlhe
H. F. Oliver	H. F. Oliver
F. W. Bate	F. W. Bate
Alfred J. Daniel	Alfred J. Daniel
John T. Edwards	John T. Edwards
Ernest W. Glover	Erneſt W. Glover
Normann Hill	Normann Hill
C. Hipwood	C. Hipwood
J. Foster King	J. Foſter King
J. Montgomerie	J. Montgomerie
Charles J. O. Sanders	Charles J. O. Sanders
W. R. Spence	W. R. Spence
A. Spencer	A. Spencer
N. G. Lely	N. G. Lely
G. L. Corbett	G. L. Corbett
Nowrojee Dadabhoy Allbless	Nowrojee Dadabhoy Allbleß
Kavas Ookerjee	Kavas Ookerjee
J. S. Page	J. S. Page
Emil Krogh	Emil Krogh
Aage H. Larsen	Aage H. Larſen
H. P. Hagelberg	H. P. Hagelberg
Giulio Ingianni	Giulio Ingianni
Giuseppe Cantù	Giuſeppe Cantù
S. Nakayama	S. Nakayama
S. Iwai	S. Iwai
A. Ozols	A. Ozols
G. Luders de Negri	G. Luders de Negri
E. Bryn	E. Bryn
J. Schönheyder	J. Schönheyder
Thomas M. Wilford	Thomas M. Wilford
C. Holdsworth	C. Holdsworth
C. Fock	C. Fock
A. van Driel	A. van Driel
Joh. Brautigam	Joh. Brautigam
Langeler	Langeler
J. R. Wierdsma	J. R. Wierdsma
M. D. Faura	M. D. Faura
A. Poklewski-Koziell	A. Poklewski-Koziell
B. Bagniewski	B. Bagniewski
Thomaz Ribeiro deMello	Thomaz Ribeiro de Mello
Carlos Theodoro da Costa	Carlos Theodoro da Coſta
D. Bogomoloff	D. Bogomoloff
S. Horacio Carisimo	S. Horacio Cariſimo
T. C. Giannini	T. C. Giannini

Final Protocol

At the moment of signing the International Load Line Convention concluded this day, the under-mentioned Plenipotentiaries have agreed on the following: —

I

Ships engaged solely on voyages on the Great Lakes of North America and ships engaged in other inland waters are to be regarded as outside the scope of the Convention.

II

This Convention is not applied to the existing ships of the United States of America and of France of the lumber schooner type propelled by power, with or without sails, or by sails alone.

III

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland shall convoke a Conference of the Contracting Governments of the countries to which tankers belong, upon request of the United States of America, at any time within the five-year period mentioned in Article 20, for the purpose of discussing matters relating to tanker freeboard.

The Contracting Governments will not raise any objection to the provisions contained in this Convention in regard to tanker load line being altered as may be determined at such Conference provided that the conclusions then reached are communicated forthwith to the Governments signatory to the present Convention and that no objection is received by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland within six months of the despatch of such communication.

Protocole final

Au moment de signer la Convention Internationale sur les Lignes de Charge qui est conclue ce jour, les Plénipotentiaires sous-signés ont convenu ce qui suit:

I

Les navires affectés uniquement à des voyages soit sur les Grands Lacs de l'Amérique du Nord, soit dans d'autres eaux intérieures, doivent être considérés comme ne rentrant pas dans le champ d'application de la Convention.

II

La présente Convention ne s'applique pas aux navires existants du type «lumber schooner» pourvus soit d'une machine motrice (aidée ou non par une voilure) soit d'une voilure seule appartenant aux Etats-Unis d'Amérique et à la France.

III

A la requête des Etats-Unis d'Amérique, le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord devra à un moment quelconque au cours de la période de cinq ans mentionnée à l'Article 20, réunir une Conférence à laquelle prendront part les Gouvernements contractants des pays qui possèdent des navires à citernes afin de discuter les questions concernant le franc-bord de ces navires.

Les Governements contractants ne soulèveront aucune objection aux modifications des prescriptions de la présente Convention en ce qui concerne les lignes de charge qui peuvent être arrêtées dans une telle Conférence sous la réserve toutefois que les décisions prises soient communiquées aux Gouvernements signataires de la présente Convention et qu'aucune objection ne soit reçue par le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord dans un délai de six mois après envoi de la communication susvisée.

Schlußprotokoll

Im Augenblick der Unterzeichnung des heute abgeschlossenen Internationalen Freibordübereinkommens haben die nachstehend genannten Bevollmächtigten folgendes vereinbart:

I

Schiffe, die ausschließlich die großen Seen Nordamerikas, und Schiffe, die andere Binnengewässer befahren, unterliegen nicht den Bestimmungen des Übereinkommens.

II

Dieses Übereinkommen gilt nicht für die vorhandenen Schiffe der Vereinigten Staaten von Amerika und Frankreichs nach Art von Holzschonern, die entweder durch Maschinenkraft mit oder ohne Besegelung oder durch Segel allein bewegt werden.

III

Die Regierung des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland wird auf Verlangen der Vereinigten Staaten von Amerika eine Tagung der Vertragsregierungen der Staaten, in denen Tankschiffe beheimatet sind, zur Erörterung von Fragen einberufen, die den Tankschiffreibord betreffen, und zwar zu einem beliebigen Zeitpunkte innerhalb des in Artikel 20 genannten Zeitraums von 5 Jahren.

Die Vertragsregierungen werden keine Einwendungen dagegen erheben, daß die Bestimmungen dieses Übereinkommens über die Freiborde von Tankschiffen auf Grund von Beschlüssen dieser Tagung geändert werden, wenn die auf dieser Tagung gefaßten Beschlüsse den Regierungen, die dieses Übereinkommen unterzeichnet haben, unverzüglich mitgeteilt werden und bei der Regierung des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland binnen 6 Monaten nach Absendung dieser Mitteilung keine Einwendungen eingehen.

In Witness whereof the Plenipotentiaries have drawn up this Final Protocol which shall have the same force and the same validity as if the provisions thereof had been inserted in the text of the Convention to which it belongs.

Done at London this fifth day of July, 1930, in a single copy which shall be deposited in the archives of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, which shall transmit certified true copies thereof to all signatory Governments.

En témoignage de quoi les Plénipotentiaires soussignés ont rédigé ce Protocole final, lequel aura la même force et la même validité que si ces dispositions avaient été insérées dans le texte de la Convention.

Fait à Londres ce cinquième jour du mois de juillet, 1930, en un seul exemplaire, qui sera déposé dans les archives du Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, qui en transmettra des copies certifiées conformes à tous les Gouvernements signataires.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten dieses Schlußprotokoll aufgesetzt, das die gleiche Geltung und Rechtskraft besitzt, als seien die in ihm enthaltenen Bestimmungen in den Wortlaut des Übereinkommens eingesetzt worden.

Ausgefertigt in London, am 5. Juli 1930, in einer Urschrift, die in den Archiven der Regierung des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland hinterlegt wird. Diese wird gehörig beglaubigte Abschriften davon allen Regierungen übersenden, die das Übereinkommen unterzeichnet haben.

(L. S.)

Gustav Koenigs
Walter Laas
Karl Sturm
H. P. Cayley
V. C. Duffy
R. Grimard
A. Johnston
Oscar Bunster
Guillermo Patterson
Emil Krogh
Aage H. Larsen
H. P. Hagelberg
Octaviano M. Barca
Sean Dulchaontigh
T. J. Hegarty
Herbert B. Walker
David Arnott
Laurens Prior
Howard C. Towle
Albert F. Pillsbury
Robert F. Hand
Jas. Kennedy
H. W. Warley
John G. Tawresey
E. Palmstierna
E. Eggert
A. H. Saastamoinen
B. Brandt
Jean Marie
A. de Berlhe
H. F. Oliver
F. W. Bate
Alfred J. Daniel
John T. Edwards
Ernest W. Glover
Normann Hill
C. Hipwood
J. Foster King
J. Montgomerie
Charles J. O. Sanders
W. R. Spence
A. Spencer
N. G. Lely
G. L. Corbett
Nowrojee Dadabhoy Allbless
Kavas Ookerjee
J. S. Page

(L. S.)

Gustav Koenigs
Walter Laas
Karl Sturm
H. P. Cayley
V. C. Duffy
R. Grimard
A. Johnston
Oskar Bunster
Guillermo Pattersen
Emil Krogh
Aage H. Larsen
H. P. Hagelberg
Octaviano M. Barca
Sean Dulchaontigh
T. J. Hegarty
Herbert B. Walker
David Arnott
Laurens Prior
Howard C. Towle
Albert F. Pillsbury
Robert F. Hand
Jas. Kennedy
H. W. Warley
John G. Tawresey
E. Palmstierna
E. Eggert
A. H. Saastamoinen
B. Brandt
Jean Marie
A. de Berlhe
H. F. Oliver
F. W. Bate
Alfred J. Daniel
John T. Edwards
Ernest W. Glover
Normann Hill
C. Hipwood
J. Foster King
J. Montgomerie
Charles J. O. Sanders
W. R. Spence
A. Spencer
N. G. Lely
G. L. Corbett
Nowrojee Dadabhoy Allbleß
Kavas Ookerjee
J. S. Page

Emil Krogh
Aage H. Larsen
H. P. Hagelberg
Giulio Ingianni
Giuseppe Cantù
S. Nakayama
S. Iwai
A. Ozols
G. Luders de Negri
E. Bryn
J. Schönheyder
Thomas M. Wilford
C. Holdsworth
C. Fock
A. van Driel
Joh. Brautigam
Langeler
J. R. Wierdsma
M. D. Faura
A. Poklewski-Koziell
B. Bagniewski
Thomaz Ribeiro de Mello
Carlos Theodoro da Costa
D. Bogomoloff
S. Horacio Carisimo
T. C. Giannini

Emil Krogh
Aage H. Larſen
H. P. Hagelberg
Giulio Ingianni
Giuſeppe Cantù
S. Nakayama
S. Iwai
A. Ozols
G. Luders de Negri
E. Bryn
J. Schönheyder
Thomas M. Wilford
C. Holdsworth
C. Fock
A. van Driel
Joh. Brautigam
Langeler
J. R. Wierdsma
M. D. Faura
A. Poklewski=Koziell
B. Bagniewski
Thomaz Ribeiro de Mello
Carlos Theodoro da Coſta
D. Bogomoloff
S. Horacio Cariſimo
T. C. Giannini

Annex I

Rules for determining Maximum Load Lines of Merchant Ships

Part I

General

The Rules necessarily assume that the nature and stowage of the cargo, ballast, &c., are such as to secure sufficient stability for the ship.

Rule I

Definitions

Steamer. — The term "steamer" includes all ships having sufficient means for mechanical propulsion, except where provided with sufficient sail area for navigation under sails alone.

A ship fitted with mechanical means of propulsion and with sail area insufficient for navigation under sails alone may be assigned a load line under Part III of these Rules.

A lighter, barge or other ship without independent means of propulsion, when towed, is to be assigned a load line under Part III of these Rules.

Sailing Ship. — The term "sailing ship" includes all ships provided with sufficient sail area for navigation under sails alone, whether or not fitted with mechanical means of propulsion.

Flush Deck Ship. — A flush deck ship is one which has no superstructure on the freeboard deck.

Superstructure. — A superstructure is a decked structure on the freeboard deck extending from side to side of the ship. A raised quarter deck is considered a superstructure.

Freeboard. — The freeboard assigned is the distance measured vertically downwards at the side of the ship

Annexe I

Règles pour la détermination des Lignes de Charge maxima des Navires de Commerce

1ère Partie

Généralités

Les Règles suivantes supposent avant tout que la nature et l'arrimage de la cargaison, du lest, etc., sont tels qu'ils assurent au navire une stabilité suffisante.

Règle I

Définitions

Vapeur. — L'expression «vapeur» comprend tout navire pourvu d'un moyen suffisant de propulsion mécanique à l'exception des navires qui ont une surface de voilure telle qu'elle soit suffisante pour pouvoir naviguer à la voile seule.

Un navire pourvu d'un moyen de propulsion mécanique et d'une surface de voilure ne lui permettant pas de naviguer à la voile seule peut avoir une ligne de charge assignée conformément à la Table de franc-bord pour les vapeurs.

Une allège, un chaland ou tout autre navire sans moyen de propulsion, lorsqu'il est remorqué, doit avoir une ligne de charge assignée conformément à la Table de franc-bord pour les vapeurs.

Voilier. — L'expression «voilier» comprend tout navire qui possède une surface de voilure suffisante pour naviguer à la voile seule qu'il soit ou non muni d'appareils de propulsion mécanique.

Navire à pont découvert. — Un navire à pont découvert est un navire qui n'a pas de superstructure sur le pont de franc-bord.

Superstructure. — Une superstructure est une construction pontée sur le pont de franc-bord et qui s'étend sur toute la largeur du navire; une demidunette est considérée comme une superstructure.

Franc-bord. — Le franc-bord assigné est la distance mesurée verticalement sur les flancs du navire et au mi-

Anhang I

Regeln für die Bestimmung der Freiborde von Kauffahrteischiffen

Teil 1

Allgemeines

Vorausgesetzt wird, daß Art und Stauung der Ladung, des Ballastes usw. ausreichende Stabilität des Schiffes gewährleisten.

Regel I

Begriffsbestimmungen

Dampfer: — Der Ausdruck „Dampfer" umfaßt alle Schiffe mit ausreichender Maschinenkraft, mit Ausnahme solcher, deren Besegelung für Fahrten unter Segel allein genügt.

Die Freiborde für Schiffe mit Maschinenkraft und mit einer Besegelung, die für Fahrten unter Segel allein nicht genügt, dürfen nach der Freibordtafel für Dampfer bestimmt werden.

Die Freiborde für Leichter, Schuten oder andere Fahrzeuge ohne eigene Antriebskraft, die geschleppt werden, müssen nach der Freibordtafel für Dampfer bestimmt werden.

Segelschiffe: — Der Ausdruck „Segelschiff" umfaßt alle Schiffe mit einer Segelfläche, die für Fahrten unter Segel allein genügt, gleichviel ob sie außerdem Maschinenkraft haben oder nicht.

Glattdecksschiffe: — Ein Glattdecksschiff ist ein Schiff ohne Aufbau auf dem Freiborddeck.

Aufbauten: — Ein Aufbau ist ein mit einem Deck versehener, von Bord zu Bord reichender Bau auf dem Freiborddeck. Ein erhöhtes Quarterdeck wird als Aufbau gewertet.

Freibord: — Der Freibord ist der an der Seite des Schiffes mittschiffs senkrecht nach unten gemessene Abstand von der Ober-

amidships from the upper edge of the deck line to the upper edge of the load line mark.

lieu de sa longueur à partir de l'arête supérieure de la ligne de pont jusqu'à l'arête supérieure de la ligne de charge.

kante des Deckstrichs bis zur Oberkante der Freibordmarke.

Freeboard Deck. — The freeboard deck is the deck from which the freeboard is measured, and is the uppermost complete deck having permanent means of closing all openings in weather portions of the deck in accordance with Rules VIII to XVI. It is the upper deck in flush deck ships and ships with detached superstructures.

Pont de franc-bord. — Le pont de franc-bord est celui à partir duquel le franc-bord est mesuré : c'est le pont complet le plus élevé possédant, pour toutes les ouvertures situées sur la partie exposée, des moyens permanents de fermeture répondant aux prescriptions des Règles VIII à XVI. Le pont de franc-bord est le pont supérieur dans les navires à pont découvert et dans les navires ayant des superstructures détachées.

Freiborddeck: — Das Freiborddeck ist das Deck, von dem aus der Freibord gemessen wird; es ist das oberste durchlaufende Deck, das gemäß Regel VIII bis XVI feste Verschlüsse für alle Öffnungen in seinen freiliegenden Teilen hat. Es ist das oberste Deck auf Glattdeckschiffen und Schiffen mit getrennten Aufbauten.

In ships having discontinuous freebord decks within superstructures which are not intact, or which are not fitted with Class 1 closing appliances, the lowest line of the deck below the superstructure deck is taken as the freeboard deck.

Dans les navires ayant un pont de franc-bord discontinus, à l'intérieur des superstructures, qui ne sont pas entièrement closes, ou qui ne sont pas munies de dispositifs de fermeture de la Classe 1, la partie la plus basse du pont, au-dessous du pont de superstructure, doit être considérée comme le pont de franc-bord.

Bei Schiffen, deren Freiborddeck innerhalb von Aufbauten, die weder geschlossen noch mit Verschlüssen nach Klasse I versehen sind, nicht durchläuft, gilt als Freiborddeck der am tiefsten gelegene Teil des Decks unter dem Aufbaudeck.

Amidships. — Amidships is the middle of the length of the summer load water-line, as defined in Rule XXXII.

Milieu du navire. — Le milieu du navire est le milieu de la longueur de la flottaison en charge au franc-bord d'été ainsi qu'elle est définie à la Règle XXXII.

Mittschiffs: — Mittschiffs bedeutet die Mitte der Sommerladelinie nach Regel XXXII.

Rule II

Deck Line

The deck line is a horizontal line twelve inches in length and one inch in breadth. It is to be marked amidships on each side of the ship, and its upper edge is to pass through the point where the continuation outwards of the upper surface of the freeboard deck intersects the outer surface of the shell. (See figure 1.) Where the deck is partly sheathed amidships, the upper edge of the deck line is to pass through the point where the continuation outwards of the upper surface of the actual sheathing at amidships intersects the outer surface of the shell.

Règle II

Ligne de pont

La ligne de pont est une ligne horizontale ayant 300 millimètres de longueur et 25 millimètres d'épaisseur. Elle doit être marquée au milieu du navire et de chaque bord. Son arête supérieure doit coïncider avec la ligne d'intersection de la face supérieure du pont de franc-bord prolongée avec la surface extérieure du bordé (voir figure 1). Lorsque le pont est partiellement recouvert de bois au milieu du navire, l'arête supérieure de la ligne de pont doit coïncider avec la ligne d'intersection du prolongement de la face supérieure du revêtement du pont au milieu du navire avec la face extérieure du bordé.

Regel II

Decksstrich

Der Decksstrich ist ein waagerechter Strich von 300 mm Länge und 25 mm Breite. Er ist mittschiffs an jeder Seite des Schiffes anzumarken, und seine Oberkante muß durch den Schnittpunkt der nach außen verlängerten Oberkante des Freiborddecks mit der Außenkante der Außenhaut gehen (siehe Bild 1). Bei teilweisem Decksbelag mittschiffs muß die Oberkante des Decksstrichs durch den Schnittpunkt der nach außen verlängerten Oberkante des mittschiffs wirklich vorhandenen Belags mit der Außenkante der Außenhaut gehen.

Rule III

Load Line Disc

The load line disc is twelve inches in diameter and is in-

Règle III

Disque de franc-bord

Le disque de franc-bord a un diamètre de 300 millimè-

Regel III

Kreis der Freibordmarke

Der Kreis der Freibordmarke hat einen Durchmesser von 300

tersected by a horizontal line eighteen inches in length and one inch in breadth, the upper edge of which passes through the centre of the disc. The disc is to be marked amidships below the deck line.

tres. Il est coupé par une ligne horizontale de 460 millimètres de longueur et de 25 millimètres d'épaisseur, dont l'arête supérieure passe par le centre du disque. Le disque doit être marqué au milieu du navire, au-dessous de la ligne de pont.

mm. Er wird durch einen waagerechten Strich von 460 mm Länge und 25 mm Breite geschnitten, dessen Oberkante durch den Mittelpunkt des Kreises geht. Der Kreis ist mittschiffs unterhalb des Decksstrichs anzumarken.

Rule IV

Lines to be used in connection with the Disc

The lines which indicate the maximum load line in different circumstances and in different seasons (see Annex II) are to be horizontal lines, nine inches in length and one inch in breadth, which extend from, and are at right angles to, a vertical line marked 21 inches forward of the centre of the disc (see figure 1).

The following are the lines to be used:—

Summer Load Line.— The Summer load line is indicated by the upper edge of the line which passes through the centre of the disc and also by a line marked S.

Winter Load Line.— The Winter load line is indicated by the upper edge of a line marked W.

Winter North Atlantic Load Line.— The Winter North Atlantic load line is indicated by the upper edge of a line marked WNA.

Tropical Load Line.— The Tropical Load Line is indicated by the upper edge of a line marked T.

Fresh Water Load Lines.— The Fresh Water load line in Summer is indicated by the upper edge of a line marked F. The difference between the Fresh Water load line in summer and the Summer load line is the allowance to be made for loading in Fresh Water at the other load lines. The Tropical Fresh Water load line is indicated

Règle IV

Lignes employées conjointement avec le disque

Les lignes indiquant la ligne de charge maximum dans les différentes circonstances et pour les différentes saisons (voir Annexe II) sont des lignes horizontales ayant 250 millimètres de longueur et 25 millimètres d'épaisseur, disposées perpendiculairement à une ligne verticale placée à 540 millimètres à l'avant du centre du disque (voir figure 1).

Les lignes employées sont les suivantes:

Ligne de charge d'été. — La ligne de charge d'été est indiquée par l'arête supérieure de la ligne passant par le centre du disque et par l'arête supérieure d'une ligne marquée E.

Ligne de charge d'hiver. — La ligne de charge d'hiver est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée H.

Ligne de charge pour l'Atlantique Nord. — La ligne de charge d'hiver dans l'Atlantique Nord est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée H.A.N.

Ligne de charge tropicale. — La ligne de charge tropicale est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée T.

Lignes de charge d'eau douce. — La ligne de charge d'eau douce en été est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée D. La différence entre la ligne de charge d'eau douce en été et la ligne de charge d'été représente la correction qui doit être apportée lorsqu'on prend, en eau douce, un chargement qui correspond à une des au-

Regel IV

In Verbindung mit dem Kreise der Freibordmarke gebrauchte Striche

Die Striche, welche die Freiborde unter verschiedenen Verhältnissen und zu verschiedenen Jahreszeiten (siehe Anhang II) kennzeichnen, sind waagerechte Striche von 250 mm Länge und 25 mm Breite, welche von einem senkrechten Strich, der 540 mm vor dem Mittelpunkt Kreises angebracht ist, in rechten Winkeln abgesetzt sind (siehe Bild 1).

Die folgenden Freiborde werden angewendet:

Sommerfreibord: Der Sommerfreibord wird durch die Oberkante des Striches, der durch den Mittelpunkt des Kreises geht, und auch durch einen Strich mit dem Buchstaben S gekennzeichnet.

Winterfreibord: Der Winterfreibord wird durch die Oberkante eines Striches mit dem Buchstaben W gekennzeichnet.

Winter-Nordatlantik-Freibord: Der Winter-Nordatlantik-Freibord wird durch die Oberkante eines Striches mit den Buchstaben WNA gekennzeichnet.

Tropenfreibord: Der Tropenfreibord wird durch die Oberkante eines Striches mit dem Buchstaben T gekennzeichnet.

Frischwasser-Freibord: Der Frischwasser-Freibord im Sommer wird durch die Oberkante eines Striches mit dem Buchstaben F gekennzeichnet. Der Unterschied zwischen dem Frischwasser-Freibord im Sommer und dem Sommerfreibord ergibt den Abzug, der beim Laden im Frischwasser auch von den anderen Freiborden zu machen ist. Der Tropen-Frischwasser-Frei-

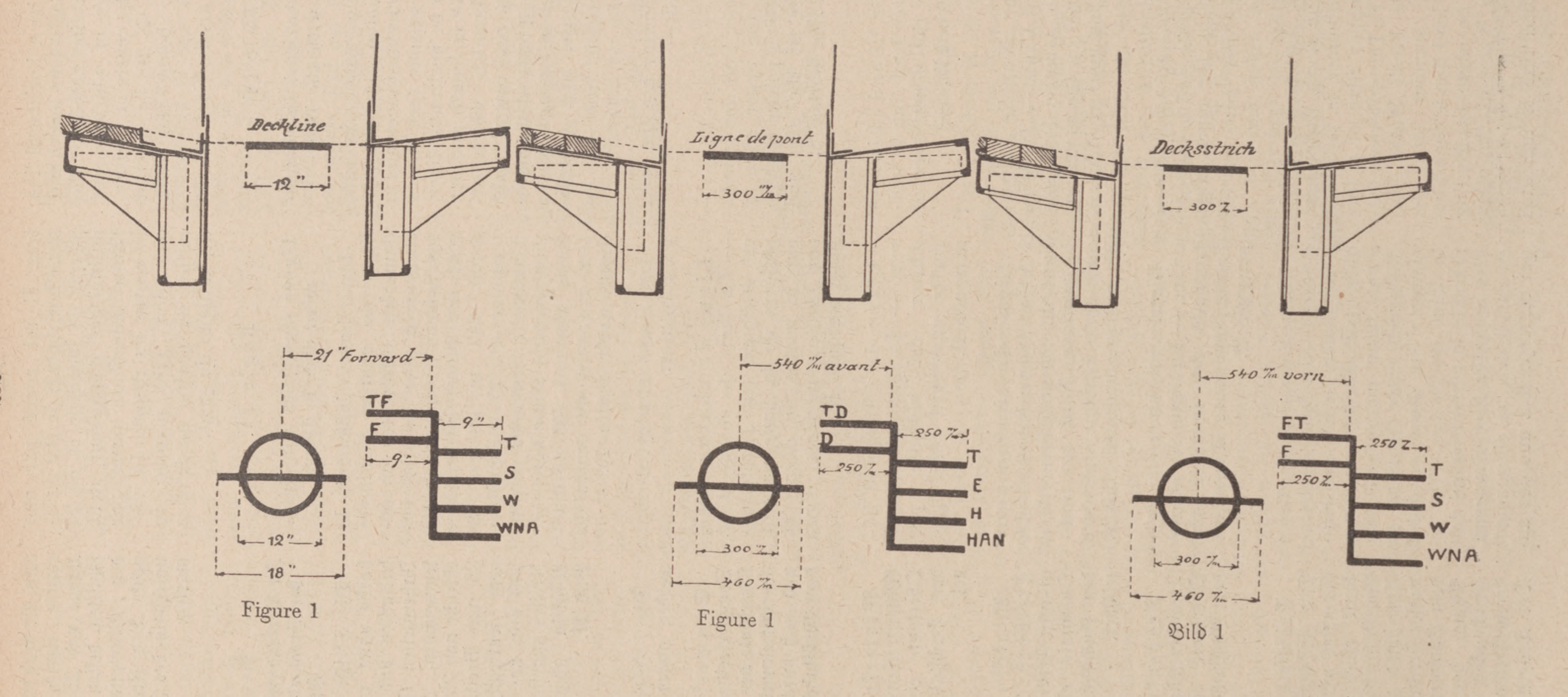


Figure 1

Figure 1

Bild 1

by the upper edge of a line marked T.F.*)

tres lignes de charge*). La ligne de charge tropicale en eau douce est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée T. D.

bord wird durch die Oberkante eines Striches mit den Buchstaben FT gekennzeichnet.*)

Rule V

Mark of Assigning Authority

The Authority by whom the load lines are assigned may be indicated by letters measuring about $4^1/_2$ inches by 3 inches marked alongside the disc and above the centre line.

Règle V

Marque de l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords

L'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords peut être indiquée par des lettres ayant environ 115 millimètres de hauteur et 75 millimètres de largeur inscrites de part et d'autre du disque et au-dessus de la ligne passant par son centre.

Regel V

Zeichen der Stelle, welche die Freiborde bestimmt

Die Stelle, welche die Freiborde bestimmt, kann durch Buchstaben bezeichnet werden, die rund 115 mm hoch und 75 mm breit sind und seitlich des Kreises über der Mittellinie angebracht werden.

Rule VI

Details of Marking

The disc, lines and letters are to be painted in white or yellow on a dark ground or in black on a light ground. They are also to be carefully cut in or centrepunched on the sides of iron and steel ships, and on wood ships they are to be cut into the planking for at least one-eighth of an inch. The marks are to be plainly visible, and, if necessary, special arrangements are to be made for this purpose.

Règle VI

Détails du marquage

Le disque, les lignes et les lettres doivent être peints en blanc ou en jaune sur fond sombre, ou en noir sur fond clair. Elles doivent être soigneusement entaillées ou centrées au pointeau sur les flancs des navires en fer et en acier. Sur les navires en bois, elles doivent être entaillées dans les bordages à une profondeur d'au moins 3 millimètres. Les marques doivent être bien visibles et, si cela est nécessaire, des dispositions spéciales doivent être prises à cet effet.

Regel VI

Das Anmarken

Der Kreis, die Striche und die Buchstaben sind weiß oder gelb auf dunklem Grund oder schwarz auf hellem Grund anzubringen. Sie sind ferner bei eisernen oder stählernen Schiffen an beiden Seiten des Schiffes sorgfältig einzuschneiden oder einzukörnen, bei hölzernen Schiffen wenigstens 3 mm tief in die Beplankung einzuschneiden. Die Marken müssen deutlich sichtbar sein; erforderlichenfalls müssen zu diesem Zwecke besondere Vorkehrungen getroffen werden.

Rule VII

Vertification of Marks

The International Load Line Certificate is not to be delivered to the ship until a surveyor of the Assigning Authority (acting under the provisions of Article 9 of this Convention) has certified that the marks are correctly and permanently indicated on the ship's sides.

Règle VII

Vérification des marques

Le certificat international de franc-bord ne doit pas être délivré avant qu'un expert de l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords (agissant en vertu des dispositions de l'Article 9 de la présente Convention) ait certifié que ces marques sont indiquées de façon correcte et durable sur les murailles du navire.

Regel VII

Beglaubigung der Marken

Das Internationale Freibordzeugnis darf erst ausgehändigt werden, nachdem ein Besichtigter der nach den Bestimmungen des Artikels 9 dieses Übereinkommens zuständigen Stelle bestätigt hat, daß die Marken richtig und dauerhaft an den Schiffsseiten angebracht sind.

Part II

Conditions of Assignment of Load Lines

The assignment of load lines is conditional upon the ship

2ème Partie

Conditions d'Assignation des Lignes de Charge

Les lignes de charge ne peuvent être assignées qu'à

Teil 2

Bedingungen für die Erteilung der Freiborde

Die Erteilung der Freiborde bedingt, daß das Schiff stark ge-

*) Where sea-going steamers navigate a river or inland water, deeper loading is permitted corresponding to the weight of fuel, &c., required for consumption between the point of departure and the open sea.

*) Lorsque des navires de mer naviguent dans une rivière ou dans des eaux intérieures, il est permis d'augmenter le chargement du navire d'une quantité qui correspond au poids du combustible, &c., nécessaire à la consommation entre le point de départ et la mer libre.

*) Wenn seegehende Dampfer einen Fluß oder Binnengewässer befahren, ist ein Tieferladen entsprechend den Gewichten des Brennstoffes usw. gestattet, die für den Verbrauch zwischen dem Abfahrtsort und der offenen See erforderlich sind.

being structurally efficient and upon the provision of effective protection to ship and crew.

Rules VIII to XXXI apply to ships to which minimum freeboards are assigned. In ships to which greater freeboards than the minimum are assigned, the protection is to be relatively as effective.

la condition que le navire soit de construction efficace et que l'on ait pris des dispositions propres à assurer sa protection et celle de l'équipage.

Les règles VIII à XXXI s'appliquent aux navires auxquels les francs-bords minima sont assignés. Pour les navires auxquels des francs-bords plus grands sont assignés, la protection doit avoir la même efficacité relative.

nug gebaut ist, und daß für Schiff und Mannschaft wirksame Schutzeinrichtungen vorgesehen sind.

Die Regeln VIII bis XXXI beziehen sich auf Schiffe, denen Mindestfreiborde zugebilligt werden. Auf Schiffen, denen größere als die Mindestfreiborde zugebilligt werden, müssen die Schutzeinrichtungen verhältnismäßig ebenso wirksam sein.

Openings in Freeboard and Superstructure Decks

Rule VIII

Cargo and other Hatchways not protected by Superstructures

The construction and fitting of cargo and other hatchways in exposed positions on freeboard and superstructure decks are to be at least equivalent to the standards laid down in Rules IX to XVI.

Ouvertures dans les ponts de franc-bord et de superstructures

Règle VIII

Panneaux de charge et autres panneaux non protégés par des superstructures

La construction et l'installation des panneaux de charge et des autres ouvertures dans les parties exposées des ponts de franc-bord et de superstructures doivent être au moins équivalentes à la construction et l'installation type définies par les Règles IX à XVI.

Öffnungen in Freibord- und Aufbaudecks

Regel VIII

Lade- und andere Luken, die nicht durch Aufbauten geschützt sind

Bauart und Sicherung von Lade- oder anderen Luken auf freiliegenden Teilen der Freibord- und Aufbaudecks müssen wenigstens den in Regel IX bis XVI festgelegten Normen gleichwertig sein.

Rule IX

Hatchway Coamings

The height of hatchway coamings on freeboard decks is to be at least 24 inches above the deck. The height of coamings on superstructure decks is to be at least 24 inches above the deck if situated within a quarter of the ship's length from the stem, and at least 18 inches if situated elsewhere.

Coamings are to be of steel, are to be substantially constructed and, where required to be 24 inches high are to be fitted with an efficient horizontal stiffener placed not lower than 10 inches below the upper edge, and fitted with efficient brackets or stays from the stiffener to the deck, at intervals of not more than 10 feet. Where end coamings are protected, these requirements may be modified.

Règle IX

Hiloires de panneaux

Les hiloires de panneaux situées sur les ponts de franc-bord doivent avoir une hauteur au moins égale à 610 millimètres au-dessus du pont. Les hiloires situées sur les ponts de superstructures doivent avoir une hauteur au moins égale à 610 millimètres au-dessus du pont si elles se trouvent dans le quart avant de la longueur du navire à partir de l'étrave et au moins égale à 457 millimètres si elles se trouvent ailleurs.

Les hiloires doivent être en acier et de solide construction. Lorsque la hauteur exigée est de 610 millimètres elles doivent être munies d'un renfort horizontal efficace placé à une distance au plus égale à 254 millimètres au-dessous de l'arête supérieure de l'hiloire, et de goussets ou de montants efficaces établis entre ce renfort et le pont à des intervalles ne dépassant pas 3 m 05. Lorsque les hiloires à l'extrémité des panneaux sont protégées, les exigences ci-dessus peuvent être modifiées.

Regel IX

Luksülle

Die Höhe der Luksülle über Deck muß auf den Freiborddecks mindestens 610 mm betragen. Die Höhe der Luksülle über Deck muß auf Aufbaudecks im Bereich von einem Viertel der Schiffslänge vom Vorsteven aus mindestens 610 mm, an anderen Stellen mindestens 457 mm betragen.

Die Sülle müssen aus Stahl sein; sie müssen kräftig gebaut, und, wenn eine Höhe von 610 mm verlangt wird, mit einer starken waagerechten Versteifung, die in einem Abstand von höchstens 254 mm unter der Oberkante der Sülle verläuft, und ferner mit starken Knieblechen oder Stützen zwischen dieser Versteifung und dem Deck in Abständen von nicht mehr als 3,05 m versehen sein. Für geschützt liegende Lukenendsülle können diese Forderungen herabgesetzt werden.

Rule X

Hatchway Covers

Covers to exposed hatchways are to be efficient, and where they are made of wood, the finished thickness is to be at least $2^3/_8$ inches in association with a span of not more than 5 feet. The width of each bearing surface for these hatchway covers is to be at least $2^1/_2$ inches.

Règle X

Panneaux de fermeture

Les panneaux de fermeture des hiloires exposées doivent être efficaces et lorsqu'ils sont en bois l'épaisseur nette doit être d'au moins 60 millimètres pour une portée au plus égale à 1 m 52. La largeur de chaque surface de portage pour tous ces panneaux de fermeture doit être au moins égale à 63 millimètres.

Regel X

Lukendeckel

Die Lukendeckel für freiliegende Luken müssen von genügender Stärke sein; wenn sie aus Holz sind, muß ihre Dicke aus einer frei tragenden Länge von nicht mehr als 1,52 m mindestens 60 mm betragen. Jede Auflagefläche für diese Lukendeckel muß mindestens 63 mm breit sein.

Rule XI

Hatchway Beams and Fore-and-Afters

Where wood hatchway covers are fitted the hatchway beams and fore-and-afters are to be of the scantlings and spacing given in Table 1 where coamings 24 inches high are required, and as given in Table 2 where coamings 18 inches high are required. Angle bar mountings on the upper edge are to extend continuously for the full length of each beam. Wood fore-and-afters are to be steel shod at all bearing surfaces.

Règle XI

Barrots mobiles et galiotes de panneaux

Quand on emploie des panneaux en bois les barrots mobiles et les galiotes de panneaux doivent avoir les échantillons et l'écartement donnés dans la Table 1, si la hauteur exigée pour les hiloires est de 610 millimètres et ceux indiqués dans la Table 2, si la hauteur exigée est de 457 millimètres. Les cornières de renfort armant le bord supérieur doivent s'étendre sans interruption sur toute la longueur de chaque barrot; les galiotes en bois doivent être garnies d'une tôle d'acier à tous les points de portage.

Regel XI

Schiebe- und Längsbalken der Luken

Wo hölzerne Lukendeckel vorgesehen sind, müssen die Schiebe- und Längsbalken in ihren Abmessungen und Abständen bei Süllhöhen von 610 mm der Tafel 1 und bei Süllhöhen von 457 mm der Tafel 2 entsprechen. Gurtwinkel an der Oberkante dieser Schiebebalken müssen über die ganze Länge laufen. Hölzerne Längsbalken müssen an allen Auflagestellen mit Eisenbeschlag versehen sein.

Table 1.

(Coamings 24 inches in height.)

HATCHWAY Beams and Fore-and-Afters for Ships 200 feet or more in length. *

Hatchway Beams.

Breadth of Hatch-way	Mounting	Beams with Fore-and-Afters — Spacing Centre to Centre 6′ 0″	8′ 0″	10′ 0″	Beams without Fore-and-Afters — Spacing Centre to Centre 4′ 0″	5′ 0″
	ins. ins. ins.	ins. ins.	ins. ins.	ins. ins.	ins. ins.	ins. ins.
10′ 0″	3 × 3 × ·40A	11 × ·30P	12 × ·32P	14 × ·34P	9 × ·46BP	10 × ·50BP
12′ 0″	3 × 3 × ·40A	12 × ·32P	14 × ·34P	17 × ·36P	11 × ·50BP	12 × ·50BP
14′ 0″	3 × 3 × ·42A	14 × ·34P	17 × ·36P	20 × ·38P	12 × ·50BP	12 × ·32P
16′ 0″	3½ × 3 × ·42A	16 × ·36P	19 × ·38P	22 × ·38P	12 × ·32P	14 × ·34P
18′ 0″	4 × 3 × ·44A	18 × ·36P	21 × ·38P	25 × ·40P	14 × ·34P	16 × ·36P
20′ 0″	4 × 3 × ·44A	20 × ·38P	24 × ·40P	28 × ·42P	15 × ·34P	18 × ·36P
22′ 0″	4½ × 3 × ·46A	22 × ·38P	26 × ·42P	30 × ·44P	16 × ·36P	19 × ·36P
24′ 0″	5 × 3½ × ·46A	23 × ·40P	28 × ·42P	32 × ·44P	17 × ·36P	20 × ·38P
26′ 0″	5½ × 3½ × ·48A	24 × ·40P	29 × ·42P	34 × ·46P	18 × ·36P	21 × ·38P
28′ 0″	6 × 3½ × ·50A	25 × ·40P	31 × ·44P	36 × ·48P	19 × ·38P	22 × ·38P
30′ 0″	6 × 3½ × ·52A	26 × ·42P	32 × ·44P	38 × ·48P	20 × ·38P	23 × ·40P

Fore-And-Afters.

Length of Fore-and-Afters	Mounting	Bulb Plate Centre Fore-and-Afters — Spacing Centre to Centre 3′ 0″	4′ 0″	5′ 0″	Bulb Angle Side Fore-and-Afters — Spacing Centre to Centre 3′ 0″	4′ 0″	5′ 0″
	ins. ins. ins.	ins. ins.	ins. ins.	ins. ins.	ins. ins. ins.	ins. ins. ins.	ins. ins. ins.
6′ 0″	2½ × 2½ × ·36	6 × ·36	6½ × ·38	7 × ·38	6 × 3 × ·36	6½ × 3½ × ·38	7 × 3½ × ·38
8′ 0″	2½ × 2½ × ·38	7 × ·42	8 × ·44	9 × ·44	7 × 3½ × ·42	8 × 3 × ·44	9 × 3½ × ·44
10′ 0″	2½ × 2½ × ·40	8 × ·50	9½ × ·50	11 × ·50	8 × 3½ × ·50	9½ × 3½ × ·50	11 × 3½ × ·50

—	Wood Centre Fore-and-Afters — Spacing Centre to Centre 3′ 0″ D	3′ 0″ B	4′ 0″ D	4′ 0″ B	5′ 0″ D	5′ 0″ B	Wood Side Fore-and-Afters — Spacing Centre to Centre 3′ 0″ D	3′ 0″ B	4′ 0″ D	4′ 0″ B	5′ 0″ D	5′ 0″ B
	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.
6′ 0″	5½	7	6	7	6½	7	5½	5½	6	6	6½	6
8′ 0″	6½	7	7½	7	8	7	6½	6½	7½	7	8	7
10′ 0″	8	7	8½	8	9	9	8	7	8½	8	9	9

A = Plain angle. BP = Bulb plate. P = Plate. D = Depth. B = Breadth.

Depths for hatchway beams are at the middle of the length and are measured from the top mounting to the lower edge. Depths for fore-and-afters are measured from the underside of the hatch covers to the lower edge. Sizes for intermediate lengths and spacing are obtained by interpolation. Where plates are specified, two angles of the size given for mountings, are to be fitted at the upper and at the lower part of the beam. Where bulb plates are specified, two angles, of the size given for mountings are to be fitted at the upper part of the beam or fore-and-after. Where bulb angles are specified, one angle, of the size given for mountings, is to be fitted at the upper part of the section. Where the specified flanges of an angle are of different dimensions, the larger flange is to be horizontal.

* In ships not exceeding 100 feet in length, the depths of beams which are formed of plates and angles may be 60 per cent. of the depths given above; the depths of beams and steel fore-and-afters formed of bulb angle or bulb plate section may be 80 per cent. of the depths given above; the thickness of plates, bulb angles and bulb plates should correspond to the thickness tabulated for the reduced depths with a minimum thickness of ·30 inch; the depths and breadths of wood fore-and-afters may be 80 per cent. of those given in the tables for side fore-and-afters, but the centre fore-and-afters must be not less than 6½ inches wide. In ships between 100 feet and 200 feet in length, the sizes of the beams and fore-and-afters are to be determined by linear interpolation.

Table 1.

(Hiloires de 610 millimètres de hauteur.)

BARROTS mobiles et galiotes de panneaux pour les navires ayant une longueur égale ou supérieure à 61 mètres.*

Barrots Mobiles.

Largeur du Panneau	Armatures	Barrots mobiles avec Galiotes — Écartement d'Axe en Axe			Barrots mobiles sans Galiotes — Écartement d'Axe en Axe	
		1m83	2m44	3m05	1m22	1m52
Mètres	Millimètres	Millimètres	Millimètres	Millimètres	Millimètres	Millimètres
3,05	75 × 75 × 10C	280 × 7,5T	305 × 8T	356 × 8,5T	230 × 11,5TB	254 × 12,5TB
3,66	75 × 75 × 10C	305 × 8T	356 × 8,5T	432 × 9T	280 × 12,5TB	305 × 12,5TB
4,27	75 × 75 × 10,5C	356 × 8,5T	432 × 9T	508 × 9,5T	305 × 12,5TB	305 × 8T
4,88	90 × 75 × 10,5C	406 × 9T	483 × 9,5T	559 × 9,5T	305 × 8T	356 × 8,5T
5,49	100 × 75 × 11C	457 × 9T	533 × 9,5T	635 × 10T	356 × 8,5T	406 × 9T
6,10	100 × 75 × 11C	508 × 9,5T	610 × 10T	711 × 10,5T	381 × 8,5T	457 × 9T
6,71	115 × 75 × 11,5C	559 × 9,5T	660 × 10,5T	762 × 11T	406 × 9T	483 × 9T
7,32	130 × 90 × 11,5C	584 × 10T	711 × 10,5T	813 × 11T	432 × 9T	508 × 9,5T
7,93	140 × 90 × 12C	610 × 10T	736 × 10,5T	864 × 11,5T	457 × 9T	533 × 9,5T
8,54	150 × 90 × 12,5C	635 × 10T	787 × 11T	915 × 12T	483 × 9,5T	559 × 9,5T
9,14	150 × 90 × 13C	660 × 10,5T	813 × 11T	965 × 12T	508 × 9,5T	584 × 10T

Galiotes.

Longueur de Galiotes	Armature	Tôle à Boudin Galiotes centrales — Écartement d'Axe en Axe			Cornières à Boudin Galiotes latérales — Écartement d'Axe en Axe		
		0m91	1m22	1m52	0m91	1m22	1m52
Mètres	Millimètres	Millimètres	Millimètres	Millimètres	Millimètres	Millimètres	Millimètres
1,83	65 × 65 × 9	150 × 9	165 × 9,5	180 × 9,5	150 × 75 × 9,5	165 × 90 × 9,5	180 × 90 × 9,5
2,44	65 × 65 × 9,5	180 × 10,5	200 × 11	230 × 11	180 × 90 × 10,5	200 × 75 × 11	230 × 90 × 11
3,05	65 × 65 × 10	200 × 12,5	240 × 12,5	280 × 12,5	200 × 90 × 12,5	240 × 90 × 12,5	280 × 90 × 12,5

Longueur de la Galiote	Galiotes centrales en Bois — Écartement d'Axe en Axe						Galiotes latérales en Bois — Écartement d'Axe en Axe					
	0m91		1m22		1m52		0m91		1m22		1m52	
	H	L	H	L	H	L	H	L	H	L	H	L
1,83	140	180	150	180	165	180	140	140	150	150	165	150
2,44	165	180	190	180	200	180	165	165	190	180	200	180
3,05	200	180	215	200	230	230	200	180	215	200	230	230

C = Cornière ordinaire. TB = Tôle à boudin. T = Tôle. H = Hauteur. L = Largeur.

La hauteur des barrots mobiles est la hauteur au milieu de leur longueur. Elle est mesurée depuis l'armature supérieure jusqu'au bord inférieur. La hauteur des galiotes est mesurée depuis la face inférieure des panneaux de fermeture jusqu'au bord inférieur. Pour des longueurs et écartements intermédiaires les dimensions sont obtenues par interpolation. Lorsque l'emploi de tôles est exigé, deux cornières ayant les dimensions spécifiées pour les armatures doivent être placées à la partie haute et à la partie basse du barrot mobile. Lorsque des tôles à boudin sont exigées, deux cornières ayant les dimensions exigées pour les armatures doivent être placées a la partie supérieure du barrot mobile ou de la galiote. Lorsque des cornières à boudin sont exigées, une cornière ayant les dimensions exigées pour les armatures doit être placée à la partie haute. Lorsque les largeurs exigées pour les pannes d'une cornière sont différentes, la panne la plus large doit être disposée horizontalement.

* Dans les navires dont la longueur ne dépasse pas 30m50 la hauteur des barrots mobiles constitués par des tôles et des cornières peut être égale à 60 pour cent de la hauteur donnée à la table; la hauteur des barrots mobiles et des galiotes en acier constitués par une cornière à boudin ou par une tôle à boudin peut être égale à 80 pour cent de la hauteur donnée à la table; l'épaisseur des tôles, cornières à boudin et tôles à boudin doit être celle qui correspond, dans la table, à la hauteur réduite, sans toutefois que cette épaisseur puisse être inférieure à 7 m/m5. Les hauteurs et les largeurs des galiotes en bois peuvent être, égales à 80 pour cent des dimensions données à la table pour les galiotes latérales; mais les galiotes centrales ne doivent pas avoir une largeur inférieure à 165 millimètres. Dans les navires dont la longueur est comprise entre 30m50 et 61 mètres les dimensions des barrots et des galiotes doivent être déterminées par interpolation linéaire.

Tafel 1

(Lukfülle von 610 mm Höhe)

Luken=Schiebe= und Längsbalken für Schiffe von 61,00 m Länge und darüber*).

Schiebebalken

Lukenbreite	Gurtwinkel	Schiebebalken mit Längsbalken – Abstand von Mitte zu Mitte			Schiebebalken ohne Längsbalken – Abstand von Mitte zu Mitte	
		1,83 m	2,44 m	3,05 m	1,22 m	1,52 m
m	mm	mm	mm	mm	mm	mm
3,05	┌ 75 × 75 × 10,0	│ 280 × 7,5	│ 305 × 8,0	│ 356 × 8,5	╿ 230 × 11,5	╿ 254 × 12,5
3,66	„ 75 × 75 × 10,0	„ 305 × 8,0	„ 356 × 8,5	„ 432 × 9,0	„ 280 × 12,5	„ 305 × 12,5
4,27	„ 75 × 75 × 10,5	„ 356 × 8,5	„ 432 × 9,0	„ 508 × 9,5	„ 305 × 12,5	│ 305 × 8,0
4,88	„ 90 × 75 × 10,5	„ 406 × 9,0	„ 483 × 9,5	„ 559 × 9,5	│ 305 × 8,0	„ 356 × 8,5
5,49	„ 100 × 75 × 11,0	„ 457 × 9,0	„ 533 × 9,5	„ 635 × 10,0	„ 356 × 8,5	„ 406 × 9,0
6,10	„ 100 × 75 × 11,0	„ 508 × 9,5	„ 610 × 10,0	„ 711 × 10,5	„ 381 × 8,5	„ 457 × 9,0
6,71	„ 115 × 75 × 11,5	„ 559 × 9,5	„ 660 × 10,5	„ 762 × 11,0	„ 406 × 9,0	„ 483 × 9,0
7,32	„ 130 × 90 × 11,5	„ 584 × 10,0	„ 711 × 10,5	„ 813 × 11,0	„ 432 × 9,0	„ 508 × 9,5
7,93	„ 140 × 90 × 12,0	„ 610 × 10,0	„ 736 × 10,5	„ 864 × 11,5	„ 457 × 9,0	„ 533 × 9,5
8,54	„ 150 × 90 × 12,5	„ 635 × 10,0	„ 787 × 11,0	„ 915 × 12,0	„ 483 × 9,5	„ 559 × 9,5
9,14	„ 150 × 90 × 13,0	„ 660 × 10,5	„ 813 × 11,0	„ 965 × 12,0	„ 508 × 9,5	„ 584 × 10,0

Längsbalken

Länge des Balkens	Gurtwinkel	Wulstplatten Mittellängsbalken – Abstand von Mitte zu Mitte			Wulstwinkel Seitenlängsbalken – Abstand von Mitte zu Mitte		
		0,91 m	1,22 m	1,52 m	0,91 m	1,22 m	1,52 m
m	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm
1,83	65 × 65 × 9,0	150 × 9,0	165 × 9,5	180 × 9,5	150 × 75 × 9,5	165 × 90 × 9,5	180 × 90 × 9,5
2,44	65 × 65 × 9,5	180 × 10,5	200 × 11,0	230 × 11,0	180 × 90 × 10,5	200 × 75 × 11,0	230 × 90 × 11,0
3,05	65 × 65 × 10,0	200 × 12,5	240 × 12,5	280 × 12,5	200 × 90 × 12,5	240 × 90 × 12,5	280 × 90 × 12,5

Länge des Balkens	Mittellängsbalken — Holz – Abstand von Mitte zu Mitte						Seitenlängsbalken — Holz – Abstand von Mitte zu Mitte					
	0,91 m		1,22 m		1,52 m		0,91 m		1,22 m		1,52 m	
	H	B	H	B	H	B	H	B	H	B	H	B
1,83	140	180	150	180	165	180	140	140	150	150	165	150
2,44	165	180	190	180	200	180	165	165	190	180	200	180
3,05	200	180	215	200	230	230	200	180	215	200	230	230

┌ = Winkel   ╿ = Wulstplatte   │ = Platte   H = Höhe   B = Breite

Die Höhe der Schiebebalken gilt für die Mitte ihrer Länge und ist von der Oberkante des Gurtwinkels bis zur Unterkante des Balkens zu messen. Die Höhe der Längsbalken ist von der Unterseite der Lukendeckel bis zur Unterkante der Balken zu messen. Für Zwischenlängen und =abstände werden die Abmessungen durch Mitteln bestimmt. Bei einfachen Platten müssen doppelte Gurtwinkel von der angegebenen Größe an Ober= und Unterseite des Balkens angebracht werden. Bei Wulstplatten müssen doppelte Winkel von der für Gurtwinkel angegebenen Größe an der Oberkante des Schiebe= oder Längsbalkens angebracht werden. Bei Wulstwinkeln muß ein Winkel von der für Gurtwinkel angegebenen Größe an der Oberkante des Wulstwinkels angebracht werden. Wenn die angegebenen Flanschen eines Winkels verschiedene Abmessungen haben, so ist der breitere Flansch waagerecht zu legen.

---

*) Auf Schiffen, deren Länge 30,50 m nicht überschreitet, darf die Höhe der Schiebebalken, die aus Platten und Winkeln bestehen, 60 v. H. der in der Tafel gegebenen Höhe betragen; die Höhe der Schiebebalken und der stählernen Längsbalken, die aus Wulstplatten und Wulstwinkeln bestehen, darf 80 v. H. der angegebenen Höhe betragen; die Dicke der Platten, der Wulstwinkel und Wulstplatten soll der in der Tafel angegebenen Dicke für die verringerte Höhe entsprechen; die Mindestdicke soll 7,5 mm nicht unterschreiten. Höhe und Breite der hölzernen Längsbalken dürfen 80 v. H. der in der Tafel für Seitenlängsbalken gegebenen Werte betragen; der Mittellängsbalken darf nicht unter 165 mm breit sein. Für Schiffe zwischen 30,50 m und 61,00 m Länge werden die Abmessungen der Schiebe= und Längsbalken durch Mitteln bestimmt.

Table 2.

(Coamings 18 inches in height.)

HATCHWAY Beams and Fore-and-Afters for Ships 200 feet or more in length. *

Hatchway Beams.

Breadth of Hatchway	Mounting	Beams with Fore-and-Afters: Spacing Centre to Centre 6′ 0″	8′ 0″	10′ 0″	Beams without Fore-and-Afters: Spacing Centre to Centre 4′ 0″	5′ 0″
	ins. ins. ins.	ins. ins.	ins. ins.	ins. ins.	ins. ins.	ins. ins.
10′ 0″	3 × 3 × ·40A	9½ × ·46BP	10½ × ·50BP	11½ × ·52BP	8 × ·40BP	9 × ·44BP
12′ 0″	3 × 3 × ·40A	11 × ·50BP	11 × ·30P	13 × ·34P	9 × ·44BP	10 × ·50BP
14′ 0″	3 × 3 × ·42A	11 × ·30P	13 × ·32P	15 × ·34P	10 × ·50BP	11½ × ·50BP
16′ 0″	3½ × 3 × ·42A	12 × ·32P	15 × ·34P	17 × ·36P	11 × ·30P	11 × ·30P
18′ 0″	4 × 3 × ·44A	14 × ·34P	17 × ·36P	19 × ·38P	11 × ·30P	12 × ·32P
20′ 0″	4 × 3 × ·44A	16 × ·36P	19 × ·38P	21 × ·38P	12 × ·32P	13 × ·34P
22′ 0″	4½ × 3 × ·46A	17 × ·36P	20 × ·38P	23 × ·40P	12½ × ·32P	14 × ·34P
24′ 0″	5 × 3½ × ·46A	18 × ·36P	21 × ·38P	25 × ·40P	13 × ·34P	14½ × ·34P
26′ 0″	5½ × 3½ × ·48A	19 × ·38P	22 × ·38P	26 × ·42P	13½ × ·34P	15 × ·34P
28′ 0″	6 × 3½ × ·50A	20 × ·38P	23 × ·40P	27 × ·42P	14 × ·34P	16 × ·36P
30′ 0″	6 × 3½ × ·52A	21 × ·38P	24 × ·40P	28 × ·42P	15 × ·34P	17 × ·36P

Fore-And-Afters.

Length of Fore-and-Afters	Mounting	Bulb Plate Centre Fore-and-Afters: Spacing Centre to Centre 3′ 0″	4′ 0″	5′ 0″	Bulb Angle Side Fore-and-Afters: Spacing Centre to Centre 3′ 0″	4′ 0″	5′ 0″
	ins. ins. ins.	ins. ins.	ins. ins.	ins. ins	ins. ins. ins.	ins. ins. ins.	ins. ins. ins.
6′ 0″	2½ × 2½ × ·36	5 × ·34	5½ × ·34	6 × ·36	5 × 3 × ·34	5½ × 3 × ·34	6 × 3 × ·36
8′ 0″	2½ × 2½ × ·38	6 × ·38	7 × ·40	7½ × ·42	6 × 3 × ·38	7 × 3 × ·40	7½ × 3½ × ·42
10′ 0″	2½ × 2½ × ·40	7 × ·44	8 × ·46	9 × ·50	7 × 3 × ·44	8 × 3½ × ·46	9 × 3½ × ·50

—	Wood Centre Fore-and-Afters: Spacing Centre to Centre 3′ 0″		4′ 0″		5′ 0″		Wood Side Fore-and-Afters: Spacing Centre to Centre 3′ 0″		4′ 0″		5′ 0″	
	D	B	D	B	D	B	D	B	D	B	D	B
	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.
6′ 0″	5	7	5½	7	6	7	5	5	5½	5	6	5
8′ 0″	6	7	6½	7	7	7	6	5	6½	6	7	6
10′ 0″	7	7	7½	7	8	7	7	6	7½	7	8	7

A = Plain angle. BP = Bulb plate. P = Plate. D = Depth. B = Breadth.

Depths for hatchway beams are at the middle of the length and are measured from the top mounting to the lower edge. Depths for fore-and-afters are measured from the underside of the hatch covers to the lower edge. Sizes for intermediate lengths and spacing are obtained by interpolation. Where plates are specified, two angles of the sizes given for mountings, are to be fitted at the upper and at the lower part of the beam. Where bulb plates are specified, two angles, of the size given for mountings are to be fitted at the upper part of the beam or fore-and-after. Where bulb angles are specified, one angle, of the size given for mountings, is to be fitted at the upper part of the section. Where the specified flanges of an angle are of different dimensions, the larger flange is to be horizontal.

---

* In ships not exceeding 100 feet in length, the depths of beams which are formed of plates and angles may be 60 per cent. of the depths given above; the depths of beams and steel fore-and-afters formed of bulb angle or bulb plate section may be 80 per cent. of the depths given above; the thickness of plates, bulb angles and bulb plates should correspond to the thickness tabulated for the reduced depths with a minimum thickness of 30 inch; the depths and breadths of wood fore-and-afters may be 80 per cent of those given in the tables for side fore-and-afters, but the centre fore-and-afters must be not less than 6½ inches wide. In ships between 100 feet and 200 feet in length, the sizes of the beams and fore-and-afters are to be determined by linear interpolation.

Table 2.

(Hiloires de 457 millimètres de hauteur.)

BARROTS mobiles et galiotes de panneaux pour les navires ayant une longueur égale ou supérieure à 61 mètres.*

Barrots Mobiles.

Largeur du Panneau	Armatures	Barrots mobiles avec Galiotes — Écartement d'Axe en Axe			Barrots mobiles sans Galiotes — Écartement d'Axe en Axe	
		1m83	2m44	3m05	1m22	1m52
Mètres	Millimètres	Millimètres	Millimètres	Millimètres	Millimètres	Millimètres
3,05	75 × 75 × 10C	241 × 11,5TB	267 × 12,5TB	292 × 13TB	203 × 10TB	230 × 11TB
3,66	75 × 75 × 10C	280 × 12,5TB	280 × 7,5T	330 × 8,5T	230 × 11TB	254 × 12,5TB
4,27	75 × 75 × 10,5C	280 × 7,5T	330 × 8T	381 × 8,5T	254 × 12,5TB	292 × 12,5TB
4,88	90 × 75 × 10,5C	305 × 8T	381 × 8,5T	432 × 9T	280 × 7,5T	280 × 7,5T
5,49	100 × 75 × 11C	356 × 8,5T	432 × 9T	483 × 9,5T	280 × 7,5T	305 × 8T
6,10	100 × 75 × 11C	406 × 9T	483 × 9,5T	533 × 9,5T	305 × 8T	330 × 8,5T
6,71	115 × 75 × 11,5C	432 × 9T	508 × 9,5T	584 × 10T	318 × 8T	356 × 8,5T
7,32	130 × 90 × 11,5C	457 × 9T	533 × 9,5T	635 × 10T	330 × 8,5T	368 × 8,5T
7,93	140 × 90 × 12C	483 × 9,5T	559 × 9,5T	660 × 10,5T	344 × 8,5T	381 × 8,5T
8,54	150 × 90 × 12,5C	508 × 9,5T	584 × 10T	686 × 10,5T	356 × 8,5T	406 × 9T
9,14	150 × 90 × 13C	533 × 9,5T	610 × 10T	711 × 10,5T	381 × 8,5T	432 × 9T

Galiotes.

Longueur de Galiotes	Armature	Tôle à Boudin Galiotes centrales — Écartement d'Axe en Axe			Cornières à Boudin Galiotes latérales — Écartement d'Axe en Axe		
		0m91	1m22	1m52	0m91	1m22	1m52
Mètres	Millimètres	Millimètres	Millimètres	Millimètres	Millimètres	Millimètres	Millimètres
1,83	65 × 65 × 9	130 × 8,5	140 × 8,5	150 × 9	130 × 75 × 8,5	140 × 75 × 8,5	150 × 75 × 9
2,44	65 × 65 × 9,5	150 × 9,5	180 × 10	190 × 10,5	150 × 75 × 9,5	180 × 75 × 10	190 × 90 × 10,5
3,05	65 × 65 × 10	180 × 11	200 × 11,5	230 × 12,5	180 × 75 × 11	200 × 90 × 11,5	230 × 90 × 12,5

Longueur de la Galiote	Galiotes centrales en Bois — Écartement d'Axe en Axe						Galiotes latérales en Bois — Écartement d'Axe en Axe					
	0m91		1m22		1m52		0m91		1m22		1m52	
	H	L	H	L	H	L	H	L	H	L	H	L
1,83	130	180	140	180	150	180	130	130	140	130	150	130
2,44	150	180	165	180	180	180	150	130	165	150	180	150
3,05	180	180	190	180	200	180	180	150	190	180	200	180

C = Cornière ordinaire. TB = Tôle à boudin. T = Tôle. H = Hauteur. L = Largeur.

La hauteur des barrots mobiles est la hauteur au milieu de leur longueur. Elle est mesurée depuis l'armature supérieure jusqu'au bord inférieur. La hauteur des galiotes est mesurée depuis la face inférieure des panneaux de fermeture jusqu'au bord inférieur. Pour des longueurs et écartements intermédiaires les dimensions sont obtenues par interpolation. Lorsque l'emploi de tôles est exigé, deux corniéres ayant les dimensions spécifiées pour les armatures doivent être placées à la partie haute et à la partie basse du barrot mobile. Lorsque des tôles à boudin sont exigées, deux cornières ayant les dimensions exigées pour les armatures doivent être placées a la partie supérieure du barrot mobile ou de la galiote. Lorsque des cornières à boudin sont exigées, une cornière ayant les dimensions exigées pour les armatures doit être placée à la partie haute. Lorsque les largeurs exigées pour les pannes d'une cornière sont différentes, la panne la plus large doit être disposée horizontalement.

* Dans les navires dont la longueur ne dépasse pas 30m50 la hauteur des barrots mobiles constitués par des tôles et des cornières peut être égale à 60 pour cent de la hauteur donnée à la table; la hauteur des barrots mobiles et des galiotes en acier constitués par une cornière à boudin ou par une tôle à boudin peut être égale à 80 pour cent de la hauteur donnée à la table; l'épaisseur des tôles, cornières à boudin et tôles à boudin doit être celle qui correspond, dans la table, à la hauteur réduite, sans toutefois que cette épaisseur puisse être inférieure à 7 m/m5. Les hauteurs et les largeurs des galiotes en bois peuvent être, égales à 80 pour cent des dimensions données à la table pour les galiotes latérales; mais les galiotes centrales ne doivent pas avoir une largeur inférieure à 165 millimètres. Dans les navires dont la longueur est comprise entre 30m50 et 61 métres les dimensions des barrots et des galiotes doivent être déterminées par interpolation linéaire.

Tafel 2

(Lukfülle von 457 mm Höhe)

Luken-Schiebe- und Längsbalken für Schiffe von 61,00 m Länge und darüber*).

Schiebebalken

Lukenbreite	Gurtwinkel	Schiebebalken mit Längsbalken — Abstand von Mitte zu Mitte			Schiebebalken ohne Längsbalken — Abstand von Mitte zu Mitte	
		1,83 m	2,44 m	3,05 m	1,22 m	1,52 m
m	mm	mm	mm	mm	mm	mm
3,05	Γ 75 × 75 × 10,0	╽ 241 × 11,5	╽ 267 × 12,5	╽ 292 × 13,0	╽ 203 × 10,0	╽ 230 × 11,0
3,66	„ 75 × 75 × 10,0	„ 280 × 12,5	┃ 280 × 7,5	┃ 330 × 8,5	„ 230 × 11,0	„ 254 × 12,5
4,27	„ 75 × 75 × 10,5	┃ 280 × 7,5	„ 330 × 8,0	„ 381 × 8,5	„ 254 × 12,5	„ 292 × 12,5
4,88	„ 90 × 75 × 10,5	„ 305 × 8,0	„ 381 × 8,5	„ 432 × 9,0	┃ 280 × 7,5	┃ 280 × 7,5
5,49	„ 100 × 75 × 11,0	„ 356 × 8,5	„ 432 × 9,0	„ 483 × 9,5	„ 280 × 7,5	„ 305 × 8,0
6,10	„ 100 × 75 × 11,0	„ 406 × 9,0	„ 483 × 9,5	„ 533 × 9,5	„ 305 × 8,0	„ 330 × 8,5
6,71	„ 115 × 75 × 11,5	„ 432 × 9,0	„ 508 × 9,5	„ 584 × 10,0	„ 318 × 8,0	„ 356 × 8,5
7,32	„ 130 × 90 × 11,5	„ 457 × 9,0	„ 533 × 9,5	„ 635 × 10,0	„ 330 × 8,5	„ 368 × 8,5
7,93	„ 140 × 90 × 12,0	„ 483 × 9,5	„ 559 × 9,5	„ 660 × 10,5	„ 344 × 8,5	„ 381 × 8,5
8,54	„ 150 × 90 × 12,5	„ 508 × 9,5	„ 584 × 10,0	„ 686 × 10,5	„ 356 × 8,5	„ 406 × 9,0
9,14	„ 150 × 90 × 13,0	„ 533 × 9,5	„ 610 × 10,0	„ 711 × 10,5	„ 381 × 8,5	„ 432 × 9,0

Längsbalken

Länge des Balkens	Gurtwinkel	Wulstplatten Mittellängsbalken — Abstand von Mitte zu Mitte			Wulstwinkel Seitenlängsbalken — Abstand von Mitte zu Mitte		
		0,91 m	1,22 m	1,52 m	0,91 m	1,22 m	1,52 m
m	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm
1,83	65 × 65 × 9,0	130 × 8,5	140 × 8,5	150 × 9,0	130 × 75 × 8,5	140 × 75 × 8,5	150 × 75 × 9,0
2,44	65 × 65 × 9,5	150 × 9,5	180 × 10,0	190 × 10,5	150 × 75 × 9,5	180 × 75 × 10,0	190 × 90 × 10,5
3,05	65 × 65 × 10,0	180 × 11,0	200 × 11,5	230 × 12,5	180 × 75 × 11,0	200 × 90 × 11,5	230 × 90 × 12,5

Länge des Balkens	Mittellängsbalken — Holz — Abstand von Mitte zu Mitte						Seitenlängsbalken — Holz — Abstand von Mitte zu Mitte					
	0,91 m		1,22 m		1,52 m		0,91 m		1,22 m		1,52 m	
	H	B	H	B	H	B	H	B	H	B	H	B
1,83	130	180	140	180	150	180	130	130	140	130	150	130
2,44	150	180	165	180	180	180	150	130	165	150	180	150
3,05	180	180	190	180	200	180	180	150	190	180	200	180

Γ = Winkel ╽ = Wulstplatte ┃ = Platte H = Höhe B = Breite

Die Höhe der Schiebebalken gilt für die Mitte ihrer Länge und ist von der Oberkante des Gurtwinkels bis zur Unterkante des Balkens zu messen. Die Höhe der Längsbalken ist von der Unterseite der Lukendeckel bis zur Unterkante der Balken zu messen. Für Zwischenlängen und -abstände werden die Abmessungen durch Mitteln bestimmt. Bei einfachen Platten müssen doppelte Gurtwinkel von der angegebenen Größe an Ober- und Unterseite des Balkens angebracht werden. Bei Wulstplatten müssen doppelte Winkel von der für Gurtwinkel angegebenen Größe an der Oberkante des Schiebe- oder Längsbalkens angebracht werden. Bei Wulstwinkeln muß ein Winkel von der für Gurtwinkel angegebenen Größe an der Oberkante des Wulstwinkels angebracht werden. Wenn die angegebenen Flanschen eines Winkels verschiedene Abmessungen haben, so ist der breitere Flansch waagerecht zu legen.

---

*) Auf Schiffen, deren Länge 30,50 m nicht überschreitet, darf die Höhe der Schiebebalken, die aus Platten und Winkeln bestehen, 60 v. H. der in der Tafel gegebenen Höhe betragen; die Höhe der Schiebebalken und der stählernen Längsbalken, die aus Wulstplatten und Wulstwinkeln bestehen, darf 80 v. H. der angegebenen Höhe betragen; die Dicke der Platten, der Wulstwinkel und Wulstplatten soll der in der Tafel angegebenen Dicke für die verringerte Höhe entsprechen; die Mindestdicke soll 7,5 mm nicht unterschreiten. Höhe und Breite der hölzernen Längsbalken dürfen 80 v. H. der in der Tafel für Seitenlängsbalken gegegenen Werte betragen; der Mittellängsbalken darf nicht unter 165 mm breit sein. Für Schiffe zwischen 30,50 m und 61,00 m Länge werden die Abmessungen der Schiebe- und Längsbalken durch Mitteln bestimmt.

Rule XII

Carriers or Sockets

Carriers or sockets for hatchway beams and fore-and-afters are to be of steel at least $^1/_2$ inch thik, and are to have a width of bearing surface of at least 3 inches.

Rule XIII

Cleats

Strong cleats at least $2^1/_2$ inches wide are to be fitted at intervals of not more than 2 feet from centre to centre; the end cleats are to be placed not more than 6 inches from each corner of the hatchway.

Rule XIV

Battens and Wedges

Battens and wedges are to be efficient and in good condition.

Rule XV

Tarpaulins

At least two tarpaulins in good condition, thoroughly waterproofed and of ample strength, are to be provided for each hatchway in an exposed position on freeboard and superstructure decks. The material is to be guaranteed free from jute, and of the standard weight and quality laid down by each Administration.

Rule XVI

Security of Hatchway Covers

At all hatchways in exposed positions on freeboard and superstructure decks ring bolts or orther fittings for lashings are to be provided.

Where the breadth of the hatchway exceeds 60 per cent. of the breadth of the deck in way of the hatchway, and the coamings are required to be 24 inches high, fittings for special lashings are to be provided for securing the hatchway covers afters the tarpaulins are battened down.

Règle XII

Supports ou glissières

Les supports ou glissières pour les barrots mobiles et les galiotes doivent être en acier et d'une épaisseur au moins égale à 12,5 millimètres. Leur largeur à la surface de portage devra être de 75 millimètres au moins.

Règle XIII

Taquets

Des taquets solides ayant au moins 63 millimètres de largeur doivent être disposés à des intervalles n'excédant pas 0 m 61 d'axe en axe. Les taquets aux extrémités ne doivent pas être éloignés de plus de 150 millimètres de chaque angle du panneau.

Règle XIV

Tringles et coins

Les tringles et les coins doivent être efficaces et en bon état.

Règle XV

Prélarts

Il y aura à bord pour chacun des panneaux placés en un point exposé du pont de franc-bord et du pont de superstructures deux prélarts au moins en bon état parfaitement imperméabilisés et de résistance largement suffisante. Le tissu doit être garanti sans jute et d'un poids et d'une qualité déterminés par chaque Administration.

Règle XVI

Fixation des panneaux de fermeture

Tous les panneaux placés dans des positions exposées sur les ponts de franc-bord et de superstructures doivent être munis de pitons ou autres dispositifs pour fixer des saisines.

Lorsque la largeur du panneau dépasse 60 pour cent de la largeur du pont par son travers et lorsque la hauteur exigée des hiloires est de 610 millimètres, des dispositifs pour fixer des saisines spéciales doivent être prévus, afin de permettre d'assurer la tenue des panneaux de fermeture, après mise en place des prélarts et des tringles.

Regel XII

Schuhe oder Spuren

Schuhe oder Spuren für Schiebe- und Längsbalken müssen bei einer Auflagebreite von mindestens 75 mm aus Stahl und mindestens 12,5 mm dick sein.

Regel XIII

Schalkklampen

Starke Schalkklampen von mindestens 63 mm Breite sind in Abständen von höchstens 0,61 m (von Mitte zu Mitte gerechnet) anzuordnen; die Endklampen dürfen höchstens 150 mm von den Lukenecken entfernt angebracht werden.

Regel XIV

Schalklatten und Keile

Schalklatten und Keile müssen von genügender Stärke und in gutem Zustande sein.

Regel XV

Persennige

Mindestens 2 gründlich wasserdicht gemachte Persennige von guter Beschaffenheit und ausreichender Stärke sind für jede freiliegende Luke auf Freibord- und Aufbaudecks vorzusehen. Der Stoff muß unbedingt frei von Jute sein und ein Mindestgewicht sowie eine Mindestgüte haben, die von jeder Verwaltung bestimmt werden.

Regel XVI

Sicherung der Lukendeckel

An allen freiliegenden Luken auf Freibord- und Aufbaudecks müssen Ringbolzen oder andere Vorrichtungen für Zurrungen vorhanden sein.

Wenn die Breite der Luke 60 v. H. der im Bereich der Luke gemessenen Decksbreite überschreitet und für die Lukfülle eine Höhe von 610 mm verlangt wird, sind Vorrichtungen für besondere Zurrungen vorzusehen, um die Lukendeckel nach Anlegung der Persennige und Schalklatten zu sichern.

Rule XVII

Cargo and other Hatchways in the Freeboard Deck within Superstructures which are fitted with Closing Appliances less efficient than Class 1.

The construction and fitting of such hatchways are to be at least equivalent to the standards laid down in Rule XVIII.

Règle XVII

Panneaux de chargement et autres panneaux dans le pont de franc-bord à l'intérieur de superstructures pourvues de dispositifs de fermeture moins efficaces que ceux de la Classe I

La construction et l'installation de ces panneaux doivent être au moins équivalentes à la construction et à l'installation type prévues à la Règle XVIII.

Regel XVII

Lade- und andere Luken auf dem Freibordded innerhalb von Aufbauten mit weniger wirksamen Verschlüssen als nach Klasse I

Bauart und Sicherung dieser Luken müssen mindestens den in Regel XVIII festgelegten Normen gleichwertig sein.

Rule XVIII

Hatchway Coamings and Closing Arrangements

Cargo, coaling and other hatchways in the freeboard deck within superstructures which are fitted with Class 2 closing appliances are to have coamings at least 9 inches in height and closing arrangements as effective as those required for exposed cargo hatchways whose coamings are 18 inches high.

Where the closing appliances are less efficient than Class 2, the hatchways are to have coamings at least 18 inches in height, and are to have fittings and closing arrangements as effective as those required for exposed cargo hatchways.

Règle XVIII

Hiloires de panneaux et dispositifs de fermeture

Les panneaux de chargement, panneaux de charbonnage et autres panneaux dans le pont de franc-bord à l'intérieur des superstructures qui sont munies de dispositifs de fermeture de la Classe 2, doivent avoir des hiloires d'une hauteur de 229 millimètres au moins et des dispositifs de fermeture aussi efficaces que ceux exigés pour les panneaux de chargement exposés, dont la hauteur réglementaire d'hiloire est de 457 millimètres.

Lorsque les installations de fermeture des superstructures sont moins efficaces que ceux de la Classe 2, les panneaux doivent avoir des hiloires d'une hauteur de 457 millimètres au moins et des dispositifs et des arrangements de fermeture aussi efficaces que ceux exigés pour les panneaux de chargement exposés.

Regel XVIII

Lukfülle und Lukenabdeckung

Lade-, Kohlen- und andere Luken auf dem Freibordded innerhalb von Aufbauten mit Verschlüssen der Klasse II müssen Sülle von wenigstens 229 mm Höhe und eine gleichwertige Abdeckung haben wie freiliegende Ladeluken mit 457 mm hohen Süllen.

Wo Verschlüsse weniger wirksam sind, als die der Kalsse II, müssen die Lukfülle wenigstens 457 mm Höhe haben und die Luken so wirksam abgedeckt und gesichert sein wie freiliegende Ladeluken.

Rule XIX

Machinery Space Openings in Exposed Positions on Freeboard and Raised Quarter Decks

Such openings are to be properly framed and efficiently enclosed by steel casings of ample strength, and where the casings are not protected by other structures their strength is to be specially considered. Doors in such casings are to be of steel, efficiently stiffened, permanently attached, and capable of being closed and secured from both sides. The sills of openings are to be at least 24 inches above the free-

Règle XIX

Ouvertures dans la tranche des machines situées dans les parties exposées des ponts de franc-bord et de demi-dunette

Ces ouvertures doivent être convenablement et efficacement entourées par des encaissements en tôle d'acier de solidité largement suffisante. Lorsque des encaissements ne sont pas protégés par d'autres constructions, leur solidité doit faire l'objet d'une étude spéciale. Les portes dans ces encaissements doivent être en acier, efficacement raidies, fixées à la paroi d'une manière permanente et en me-

Regel XIX

Maschinenraumöffnungen auf freiliegenden Teilen von Freibord- und erhöhten Quarterdecks

Diese Öffnungen müssen durch hinreichend starke, sachgemäß versteifte stählerne Schächte abgeschlossen sein; wenn die Schächte nicht durch andere Bauteile geschützt sind, ist auf ihre Festigkeit besonders zu achten. Die Türen dieser Schächte müssen aus Stahl, gut abgesteift, fest angebracht sein und von beiden Seiten geschlossen und gesichert werden können. Die Sülle dieser Öffnungen müssen eine Höhe von mindestens 610 mm über

board deck and at least 18 inches above the raised quarter deck.

sure d'être fermées et assujetties de l'intérieur et de l'extérieur. Les seuils des ouvertures doivent avoir une hauteur d'au moins 610 millimètres au-dessus du pont de franc-bord et d'au moins 457 millimètres au-dessus du pont de demi-dunette.

dem Freiborddeck und eine Höhe von mindestens 457 mm über dem erhöhten Quarterdeck haben.

Fiddley, funnel, and ventilator coamings are to be as high above the deck as is reasonable and practicable. Fiddley openings are to have strong steel covers permanently attached in their proper positions.

Les hiloires de panneaux de chaufferies, les hiloires à la base des cheminées et les conduits d'aération doivent s'élever au-dessus du pont aussi haut qu'il est raisonnable et possible. Les panneaux de chaufferies doivent être pourvus de couvercles solides en acier, maintenus à leur place par un dispositif de fixation permanent.

Die Sülle von Kesselschächten, Schornsteinen und Lüftern müssen so hoch über Deck reichen, wie es praktisch durchführbar und vertretbar ist. Kesselschachtöffnungen müssen starke stählerne Deckel haben, die am Ort gut befestigt sein müssen.

Rule XX

Machinery Space Openings in Exposed Positions on Superstructure Decks other than Raised Quarter Decks.

Such openings are to be properly framed and efficiently enclosed by strong steel casings. Doors in such cases are to be strongly constructed, permanently attached, and capable of being closed and secured from both sides. The sills of the openings are to be at least 15 inches above superstructures decks.

Fiddley funnel and ventilator coamings are to be as high above the deck as is reasonable and practicable. Fiddley openings are to have strong steel covers permanently attached in their proper positions.

Règle XX

Ouvertures dans la tranche des machines situées dans les parties exposées des ponts de superstructures autres qu'une demi-dunette

Ces ouvertures doivent être convenablement armaturées et efficacement entourées par un encaissement solide en tôle d'acier. Les portes de ces encaissements doivent être solidement construites, fixées à la paroi d'une manière permanente, et en mesure d'être fermées et assujetties de l'intérieur et de l'extérieur. Les seuils des ouvertures doivent avoir une hauteur d'au moins 380 millimètres au-dessus des ponts de superstructures.

Les hiloires de panneaux de chaufferies, les hiloires à la base des cheminées et les conduits d'aération doivent s'élever au-dessus du pont aussi haut qu'il est raisonnable et possible. Les panneaux de chaufferies doivent être pourvus du couvercles solides en acier maintenus à leur place par un dispositif de fixation permanent.

Regel XX

Maschinenraumöffnungen auf freiliegenden Teilen von Aufbaudecks (mit Ausnahme von erhöhten Quarterdecks)

Diese Öffnungen müssen durch hinreichend starke, sachgemäß versteifte stählerne Schächte abgeschlossen sein. Die Türen dieser Schächte müssen kräftig gebaut, gut abgesteift, fest angebracht sein und von beiden Seiten geschlossen und gesichert werden können. Die Sülle dieser Öffnungen müssen eine Höhe von mindestens 380 mm über dem Aufbaudeck haben.

Die Sülle von Kesselschächten, Schornsteinen und Lüftern müssen so hoch über Deck reichen, wie es praktisch durchführbar und vertretbar ist. Kesselschachtöffnungen müssen starke stählerne Deckel haben, die am Ort gut befestigt sein müssen.

Rule XXI

Machinery Space Openings in the Freeboard Deck within Superstructures which are fitted with Closing Appliances less efficient than Class 1

Such openings are to be properly framed and efficiently enclosed by steel casings.

Règle XXI

Ouvertures dans la tranche des machines situées dans les ponts de franc-bord à l'intérieur des superstructures qui sont munies de dispositifs de fermeture moins efficaces que ceux de la Classe I

Ces ouvertures doivent être convenablement armaturées et efficacement entourées par un

Regel XXI

Maschinenraumöffnungen auf dem Freiborddeck innerhalb von Aufbauten mit weniger wirksamen Verschlüssen als nach Klasse I

Diese Öffnungen müssen durch sachgemäß versteifte stählerne Schächte abgeschlossen sein. Die

Doors in such casings are to be strongly constructed, permanently attached, and capable of being securely closed. The sills of the openings are to be at least 9 inches above the deck where the superstructures are closed by Class 2 closing appliances, and at least 15 inches above the deck where the closing appliances are less efficient than Class 2.

encaissement en tôle d'acier. Les portes de ces encaissements doivent être solidement construites, fixées à la paroi d'une manière permanente et en mesure d'être maintenues fermées. Les seuils de ces ouvertures doivent être à une hauteur d'au moins 229 millimètres au-dessus du pont dans le cas où les superstructures sont pourvues de dispositifs de fermeture de la Classe 2, et à une hauteur d'au moins 380 millimètres au-dessus du pont lorsque les dispositifs de fermeture sont moins efficaces que ceux de la Classe 2.

Türen dieser Schächte müssen kräftig gebaut, gut abgesteift, fest angebracht sein und zuverlässig gesichert werden können.

Die Sülle dieser Öffnungen müssen eine Höhe von mindestens 229 mm über Deck haben, wenn die Aufbauten durch Verschlüsse der Klasse II geschlossen sind, und eine Höhe von mindestens 380 mm über Deck, wenn die Verschlüsse weniger wirksam als die der Klasse II sind.

Rule XXII

Flush Bunker Scuttles

Flush bunker scuttles may be fitted in superstructure decks, and where so fitted are to be of iron or steel, of substantial construction, with screw or bayonet joints. Where a scuttle is not secured by hinges, a permanent chain attachment is to be provided. The position of flush bunker scuttles in small ships in special trades is to be dealt with by each Assigning Authority.

Règle XXII

Bouchons de soute à plat pont

Des bouchons de soute à plat pont peuvent être installés dans les ponts de superstructures; ils doivent être en fer ou en acier, de construction solide, avec des joints à vis ou à baïonnette. Lorsqu'un bouchon n'est pas muni de charnières, un système d'attache permanent en chaîne doit être prévu. La question de l'emplacement des bouchons de soute à plat pont à bord des petits navires affectés à des transports spéciaux est du ressort de chaque Autorité habilitée pour l'assignation du franc-bord.

Regel XXII

Deckel süllloser Bunkerluken

Süllose Bunkerluken dürfen in Aufbaudecks angebracht werden und müssen dann Deckel aus Eisen oder Stahl von kräftiger Bauart mit Schrauben- oder Bajonettverschluß erhalten. Wenn ein solcher Deckel nicht durch Hänge gesichert ist, so muß dies mit einer fest angebrachten Kette geschehen. Über die Anordnung süllloser Bunkerluken auf kleinen Schiffen in besonderer Fahrt entscheidet die Stelle, die den Freibord bestimmt.

Rule XXIII

Companionways

Companionways in exposed positions on freeboard decks and on decks of enclosed superstructures are to be of substantial construction. The sills of the doorways are to be of the heights specified for hatchway coamings (see Rules IX and XVIII). The doors are to be strongly constructed and capable of being closed and secured from both sides. Where the companionway is situated within a quarter of the ship's length from the stem, it is to be of steel and riveted to the deck plating.

Règle XXIII

Descentes

Les descentes dans les parties exposées des ponts de franc-bord et des ponts de superstructures fermées doivent être de construction solide. Les seuils de leurs portes doivent avoir la hauteur exigée pour les hiloires de panneaux (voir Règles IX et XVIII). Les portes doivent être solidement construites et en mesure d'être fermées et assujetties de l'intérieur et de l'extérieur. Lorsque la descente se trouve dans le quart de la longueur du navire à partir de l'étrave, elle doit être en acier et être rivée au bordé de pont.

Regel XXIII

Niedergänge

Niedergänge auf freiliegenden Teilen von Freiborddecks und auf Decks von geschlossenen Aufbauten müssen kräftig gebaut sein. Die Sülle der Niedergänge müssen die gleichen Höhen haben wie Luksülle (siehe Regel IX und XVIII). Die Türen müssen stark gebaut sein und von jeder Seite geschlossen und gesichert werden können. Niedergänge im Bereich von einem Viertel der Schiffslänge vom Vorsteven sind aus Stahl auszuführen und mit der Decksbeplattung zu vernieten.

Rule XXIV

Ventilators in Exposed Positions on Freeboard and Superstructure Decks

Such ventilators to spaces below freeboard decks or decks

Règle XXIV

Manches à air placées dans des parties exposées des ponts de franc-bord et de superstructures

Les manches à air desservant les espaces situés au-

Regel XXIV

Lüfter auf freiliegenden Teilen von Freibord- und Aufbaudecks

Die Lüfter für Räume unter Freibord- und für Räume unter

of superstructures which are intact or fitted with Class 1 closing appliances are to have coamings of steel substantially constructed, and efficiently connected to the deck by rivets spaced four diameters apart centre to centre, or by equally effective means. The deck plating at the base of the coaming is to be efficiently stiffened between the deck beams. The ventilator openings are to be provided with efficient closing arrangements.

dessous des ponts de franc-bord ou au-dessous des ponts de superstructures intactes ou de superstructures pourvues de dispositifs de fermeture de la Classe 1, doivent avoir la partie fixe en acier, solidement construite et efficacement fixée au pont par des rivets espacés de 4 diamètres d'axe en axe, ou par d'autres moyens aussi efficaces. Le bordé du pont à la base de la partie fixe des manches à air doit être efficacement raidi entre les barrots du pont. Les ouvertures des manches à air doivent être pourvues de moyens de fermeture efficaces.

Aufbaudecks, welche geschlossen sind oder Verschlüsse der Klasse I haben, müssen stählerne, kräftig gebaute Sülle erhalten, die durch Niete in einem Abstand von 4 d (von Mitte zu Mitte gerechnet) oder durch gleich wirksame Mittel fest mit dem Deck verbunden sind. Die Decksbeplattung am Fuße der Sülle ist zwischen den Decksbalken sachgemäß zu versteifen. Für die Lüfteröffnungen sind wirksame Verschlüsse vorzusehen.

Where such ventilators are situated on the freeboard deck, or on the superstructure deck within a quarter of the ship's length from the stem, and the closing arrangements are of a temporary character, the caomings are to be at least 36 inches in height; in other exposed positions on the superstructure deck they are to be at least 30 inches in height. Where the coaming of any ventilator exceeds 36 inches in height, it is to be specially supported and secured.

Lorsque les manches à air sont placées sur le pont de franc-bord, ou sur le pont d'une superstructure située dans le quart avant de la longueur du navire à partir de l'étrave et lorsque les dispositifs de fermeture ont un caractère temporaire, la partie fixe doit avoir une hauteur d'au moins 915 millimètres. Dans les autres parties exposées du pont de superstructures, elles doivent avoir une hauteur au moins égale à 760 millimètres. Lorsque la partie fixe d'une manche à air quelconque a une hauteur supérieure à 915 millimètres, elle doit être soutenue et fixée en place d'une façon spéciale.

Wo solche Lüfter auf dem Freiborddeck oder im Bereich von einem Viertel der Schiffslänge vom Vorsteven auf dem Deck eines Aufbaus stehen und die Verschlüsse losnehmbar sind, müssen die Sülle mindestens 915 mm, an anderen Stellen auf freiliegenden Teilen von Aufbaudecks mindestens 760 mm hoch sein. Ist das Süll eines Lüfters höher als 915 mm, so muß es besonders versteift und gut befestigt werden.

Rule XXV

Air Pipes

Where the air pipes to ballast and other tanks extend above freeboard or superstructure decks, the exposed parts of the pipes are to be of substantial construction; the hight from the deck to the opening is to be at least 36 inches in wells on freeboard decks, 30 inches on raised quarter decks, and 18 inches on other superstructure decks. Satisfactory means are to be provided for closing the openings of the air pipes.

Règle XXV

Tuyaux d'air

Lorsque les tuyaux d'air des water ballasts et autres réservoirs analogues se prolongent au-dessus des ponts de franc-bord ou de superstructures, les parties exposées de ces tuyaux doivent être de construction solide. Leur orifice doit être situé à une hauteur au-dessus du pont au moins égale à 915 millimètres dans les puits des ponts de franc-bord, de 760 millimètres sur les ponts des demi-dunettes et de 457 millimètres sur les ponts des autres superstructures. Des dispositifs convenables doivent être prévus pour obturer les orifices des tuyaux d'air.

Regel XXV

Luftrohre

Wenn die Luftrohre für Ballast- oder andere Tanks über Freibord- oder Aufbaudecks hinausführen, müssen die freiliegenden Teile der Rohre kräftig gebaut sein. Die Höhe vom Deck bis zur Öffnung muß in den Wells auf Freiborddecks wenigstens 915 mm, auf erhöhten Quarterdecks 760 mm und auf anderen Aufbaudecks 457 mm betragen. Für die Luftrohre sind ausreichende Verschlüsse vorzusehen.

Openings in the Sides of Ships

Rule XXVI

Gangway, Cargo and Coaling Ports, &c.

Openings in the sides of ships below the freeboard deck are to be fitted with watertight doors or covers which, with their securing appliances, are to be of sufficient strength.

Rule XXVII

Scuppers and Sanitary Discharge Pipes

Discharges led through the ship's sides from spaces below the freeboard deck are to be fitted with efficient and accessible means for preventing water from passing inboard. Each separate discharge may have an automatic non-return valve with a positive means of closing it from a position above the freeboard deck, or two automatic non-return valves without positive means of closing, provided the upper valve is situated so that it is always accessible for examination under service conditions. The positive action valve is to be readily accessible and is to be provided with means for showing whether the valve is open or closed. Cast iron is not to be accepted for such valves where attached to the sides of the ship.

Conditional upon the type and the location of the inboard ends of such openings, similar provisions may be prescribed by the Assigning Authority as to discharges from spaces within enclosed superstructures.

Where scuppers are fitted in superstructures not fitted with Class 1 closing appliances they are to have efficient means for preventing the ac-

Ouvertures dans les Murailles des Navires

Règle XXVI

Coupée, sabords de charge, sabords à charbon, &c.

Les ouvertures dans les murailles du navire au-dessous du pont de franc-bord doivent être pourvues de portes ou fermetures étanches. Ces portes et ces fermetures, ainsi que leurs dispositifs d'assujettissement, doivent être de solidité suffisante.

Règle XXVII

Dalots et tuyaux de décharge sanitaires

Les décharges à travers la muraille des navires, provenant d'espaces situés au-dessous du pont de franc-bord, doivent être munies de dispositifs efficaces et accessibles empêchant l'eau de pénétrer dans le navire. Chaque décharge indépendante peut étre munie d'une soupape automatique de non-retour avec un moyen de fermeture direct, manœuvrable d'un point situé au-dessus du pont de franc-bord, ou de deux soupapes automatiques de non retour sans moyen de fermeture direct, pourvu que la plus élevée soit placée de telle sorte qu'elle soit toujours accessible pour être visitée dans les circonstances normales de service. La soupape à commande de fermeture directe doit toujours être facilement accessible et elle doit comporter un indicateur d'ouverture et de fermeture. La fonte ne doit pas être employée dans la fabrication de ces soupapes lorsqu'elles sont fixées sur la muraille du navire.

Des prescriptions similaires peuvent être exigées par l'Autorité habilitée pour l'assignation du franc-bord en ce qui concerne les décharges provenant des espaces situés dans les superstructures fermées en tenant compte du type de ces décharges et de l'emplacement de leurs extrémités à l'intérieur du navire.

Quand des dalots sont placés dans des superstructures non munies d'installation de fermeture de la Classe 1, ils doivent être pourvus de

Öffnungen in der Außenhaut

Regel XXVI

Eingangs-, Lade- und Kohlenpforten usw.

Öffnungen in der Außenhaut unterhalb des Freiborddecks müssen mit wasserdichten Türen oder Deckeln versehen sein; diese sowie ihre Befestigung müssen genügend stark sein.

Regel XXVII

Speigaten und Ausgüsse

Durch die Außenhaut geführte Ausgüsse von Räumen unterhalb des Freiborddecks müssen mit wirksamen und zugänglichen Vorrichtungen versehen sein, die das Wasser verhindern, in das Schiff einzudringen. Jeder besondere Ausguß kann entweder ein selbsttätiges Rückschlagventil haben, welches von einer Stelle oberhalb des Freiborddecks aus geschlossen werden kann, oder zwei derartige Ventile ohne solchen Antrieb, wenn das obere Ventil so liegt, daß es während des Betriebes stets zugänglich ist. Das Ventil mit Fernantrieb muß stets leicht zugänglich sein; außerdem muß eine Vorrichtung vorhanden sein, die anzeigt, ob das Ventil geöffnet oder geschlossen ist. Für Ventile, die an der Außenhaut befestigt sind, ist Gußeisen nicht zulässig.

Je nach Art und Lage der inneren Mündungen solcher Abflußleitungen kann die zuständige Behörde für Abflüsse aus Räumen innerhalb geschlossener Aufbauten ähnliche Vorkehrungen vorschreiben.

Wenn Speigaten in Aufbauten angeordnet sind, die nicht mit Verschlüssen der Klasse I versehen sind, müssen wirksame Vorkehrungen getroffen sein, die ver-

cidental admission of water below the freeboard deck.

moyens efficaces pour empêcher l'introduction accidentelle de l'eau au-dessous du pont de franc-bord.

hindern, daß Wasser zufällig unterhalb des Freiborddecks eindringt.

Rule XXVIII

Side Scuttles

Side scuttles to spaces below the freeboard deck or to spaces below the superstructure deck of superstructures closed by Class 1 or Class 2 closing appliances are to be fitted with efficient inside deadlights permanently attached in their proper positions so that they can be effectively closed and secured watertight.

Where, however, such spaces in superstructures are appropriated to passengers other than steerage passengers or to crew, the side scuttles may have portable deadlights stowed adjacent to the side scuttles, provided they are readily accessible at all times on service.

The side scuttles and deadlights are to be of substantial and approved construction.

Règle XXVIII

Hublots

Les hublots de locaux situés au-dessous du pont de franc-bord ou ceux des locaux situés au-dessous du pont des superstructures fermées au moyen de dispositifs de fermeture de la Classe 1 ou de la Classe 2, doivent être munis de contre-hublots intérieurs efficaces, maintenus à leur emplacement d'une manière permanente, de façon à ce qu'ils puissent être effectivement fermés et qu'ils assurent l'étanchéité.

Lorsque, toutefois, de tels locaux situés dans les superstructures sont destinés aux passagers autres que les passagers d'entrepont ou à l'équipage, les hublots peuvent avoir des contre-hublots amovibles placés à côté des hublots sous réserve qu'ils soient rapidement utilisables en tout temps.

Les hublots et les contre-hublots doivent être de construction solide et approuvée.

Regel XXVIII

Seitenfenster

Seitenfenster von Räumen unterhalb des Freiborddecks oder von Räumen unterhalb des Decks von Aufbauten, die durch Verschlüsse der Klasse I oder II geschlossen sind, müssen wirksame, fest am Ort angebrachte, innere Blenden erhalten, so daß sie leicht und sicher wasserdicht geschlossen werden können.

Dagegen können in den Teilen der Aufbauten, die für Fahrgäste (ausgenommen Zwischendecker) oder die für Besatzung bestimmt sind, die Seitenfenster lose, in der Nähe der Fenster verstaute Blenden erhalten, wenn diese jederzeit leicht zugänglich sind.

Die Seitenfenster und Blenden müssen von kräftiger und zugelassener Bauart sein.

Rule XXIX

Guard Rails

Efficient guard rails or bulwarks are to be fitted on all exposed portions of freeboard and superstructure decks.

Règle XXIX

Garde-corps

Des garde-corps ou des pavois de construction efficace doivent être établis dans toutes les parties exposées des ponts de franc-bord et de superstructures.

Regel XXIX

Schutzgeländer

Freiliegende Teile der Freibord- und Aufbaudecks müssen ein genügend starkes Schutzgeländer oder ein genügend starkes Schanzkleid haben.

Rule XXX

Freeing Ports

Where bulwarks on the weather portions of freeboard or superstructure decks form „wells," ample provision is to be made for rapidly freeing the decks of water and for draining them. The minimum freeing port area on each side of the ship for each well on the freeboard deck and on the raised quarter-deck is to be that given by the following scale; the minimum area for each well on any other superstructure deck is to be one-half the area given by the scale. Where the length of

Règle XXX

Sabords de décharge

Lorsque des pavois se trouvant sur les parties exposées des ponts de franc-bord ou de superstructures forment des «puits,» des dispositions largement suffisantes doivent être prises pour permettre d'évacuer rapidement l'eau des ponts et en assurer l'écoulement. La section minimum des sabords de décharge à prévoir de chaque bord et dans chaque puits sur le pont de franc-bord et sur le pont de demi-dunette, doit être celle indiquée dans le tableau suivant. Sur le pont de toute

Regel XXX

Wasserpforten

Wenn Schanzkleider freiliegender Freibord- oder Aufbaudecks eine „Well" bilden, so müssen wirksame Vorkehrungen getroffen sein, um das Deck zu entwässern und schnell vom Wasser zu befreien. Der Mindestquerschnitt der Wasserpforten an jeder Schiffsseite für jede Well auf dem Freibord- und auf dem erhöhten Quarterdeck wird durch die folgende Tafel bestimmt; der Mindestquerschnitt der Wasserpforten für jede Well auf anderen Aufbaudecks muß der Hälfte des in der Tafel angegebenen entsprechen. Wenn die

the well exceeds ·7 L, the scale may be modified.

autre superstructure la section minimum des sabords de chaque puits doit être égale à la moitié de la section indiquée dans le tableau. Lorsque la longueur d'un puits est plus grande que 0,7 L le tableau peut être modifié.

Länge der Well 0,7 L überschreitet, darf von der Tafel entsprechend abgewichen werden.

Scale of Freeing Port Area

Length of Bulwarks in „Well" in Feet	Freeing Port Area on each side in Square Feet
15	8 · 0
20	8 · 5
25	9 · 0
30	9 · 5
35	10 · 0
40	10 · 5
45	11 · 0
50	11 · 5
55	12 · 0
60	12 · 5
65	13 · 0
Above 65	1 square foot for each additional 5 feet length of bulwark

Tableau de la section des sabords de décharge

Longueur des pavois par le travers du puits en mètres	Section des sabords de décharge de chaque bord en décimètres carrés
4,57	74,3
6,10	79,0
7,62	83,6
9,14	88,3
10,67	92,9
12,19	97,5
13,72	102,2
15,24	106,8
16,76	111,5
18,29	116,1
19,81	120,8
Au dessus de 19,81	9,3 décimètres carrés pour chaque augmentation de 1m.52 de longueur de pavois

Querschnitt der Wasserpforten

Länge des Schanzkleides in der Well in m	Querschnttt der Wasserpforten an jeder Schiffsseite in qdm
4,57	74,3
6,10	79,0
7,62	83,6
9,14	88,3
10,67	92,9
12,19	97,5
13,72	102,2
15,24	106,8
16,76	111,5
18,29	116,1
19,81	120,8
über 19,81	9,3 qdm für je 1,52 m größerer Schanzkleidlänge

The lower edges of the freeing ports are to be as near the deck as practicable and preferably not higher than the upper edge of the gunwale bar. Two-thirds of the freeing port area required is to be provided in the midship half of the well. In ships with less than the standard sheer the freeing port area is to be suitably increased.

Les seuils inférieurs des sabords de décharge doivent être aussi près du pont qu'il sera pratiquement possible et, de préférence ne doivent pas dépasser le can supérieur de la cornière gouttière. Les deux-tiers de la section totale réglementaire des sabords de décharge doivent se trouver dans la demi-longueur du puits au milieu. Dans les navires dont la tonture est inférieure à la tonture réglementaire, la section totale des sabords de décharge doit être convenablement augmentée.

Die Unterkanten der Wasserpforten müssen dem Deck möglichst nahe, am besten nicht höher als die Oberkante des Rinnsteinwinkels liegen. Zwei Drittel des erforderlichen Wasserpforten-Querschnittes ist in der nach mittschiffs zu gelegenen Hälfte der Well anzuordnen. Auf Schiffen mit geringerem als Normalsprung ist der Wasserpforten-Querschnitt entsprechend zu vergrößern.

All such openings in the bulwarks are to be protected by rails or bars spaced about 9 inches apart. If shutters are fitted to freeing ports, ample clearance is to be provided to prevent jamming. Hinges are to have brass pins.

Toutes ces ouvertures dans les pavois doivent être protégées par des tringles ou barres, espacées d'environ 23 centimètres.

Si les sabords de décharge sont munis de volets battants, un jeu largement suffisant doit être prévu pour empêcher tout coinçage. Les charnières doivent avoir des axes en laiton.

Diese Öffnungen in den Schanzkleidern sind sämtlich durch Winkel oder Stangen in Abständen von etwa 0,23 m zu sichern. Wenn Klappen an den Wasserpforten angeordnet sind, so muß genügend Spiel vorhanden sein, damit sie nicht klemmen. Hänge müssen Messingbolzen erhalten.

Rule XXXI

Protection of Crew

Gangways, lifelines or other satisfactory means are to be provided for the protection of the crew in getting to and from

Règle XXXI

Protection de l'équipage

Des passerelles, des filières ou autres dispositifs satisfaisants doivent être prévus pour protéger l'équipage lors-

Regel XXXI

Vorkehrungen zum Schutze der Mannschaft

Zum Schutze der Mannschaft beim Verkehr nach ihren Wohnräumen müssen Laufbrücken, Strecktaue oder andere wirksame

their quarters. The strength of houses for the accommodation of crew on flush deck steamers is to be equivalent to that required for superstructure bulkheads.

qu'il entre dans son logement ou en sort. La solidité des roufs affectés au logement de l'équipage sur les navires à vapeur à pont découvert doit être équivalente à celle exigée pour les cloisons des superstructures.

Vorkehrungen vorgesehen sein. Die für die Unterbringung der Mannschaft bestimmten Häuser sind auf Glattdeckern so stark wie die Schotte der Aufbauten zu bauen.

Part III

Load Line for Steamers

Rule XXXII

Length (L)

The length used with the Rules and Freeboard Table is the length in feet on the summer load water-line from the foreside of the stem to the afterside of the rudder post. Where there is no rudder post, the length is measured from the foreside of the stem to the axis of the rudder stock. For ships with cruiser sterns, the length is to be taken as 96 per cent. of the total length on the designed summer load water-line or as the length from the fore side of the stem to the axis of the rudder stock if that be the greater.

3ème Partie

Lignes de charge pour les vapeurs

Règle XXXII

Longueur (L)

La longueur employée dans les règles et dans les Tables de franc-bord est la longueur en mètres, mesurée au niveau de la flottaison correspondant au franc-bord d'été, depuis la face avant de l'étrave jusqu'à la face arrière de l'étambot arrière. Dans le cas où il n'y a pas d'étambot arrière la longueur est mesurée depuis la face avant de l'étrave jusqu'à l'axe de la mèche du gouvernail.

Pour les navires ayant des arrières de croiseur on doit prendre pour longueur soit 96 pour cent de la longueur totale, mesurée sur un plan de la flottaison en charge au franc-bord d'été soit la longueur mesurée de la face avant de l'étrave jusqu'à l'axe de la mèche de gouvernail, si cette longueur est plus grande.

Teil 3

Freiborde für Dampfer

Regel XXXII

Länge L

Die Länge wird für den Gebrauch der Regeln und der Freibordtafeln in der Sommerladelinie zwischen der Vorkante des Vorstevens und der Hinterkante des Ruderstevens in Metern gemessen. Ist kein Ruadersteven vorhanden, so wird die Länge von der Vorkante des Vorstevens bis zur Drehachse des Ruderschafts gemessen. Bei Schiffen mit Kreuzerhecks ist als Länge 96 v. H. der Gesamtlänge der Sommerladelinie oder, wenn der folgende Wert größer ist, die Länge von der Vorkante des Vorstevens bis zur Drehachse des Ruderschafts zu rechnen.

Rule XXXIII

Breadth (B)

The breadth is the maximum breadth in feet amidships to the moulded line of the frame in iron or steel ships, and to the outside of the planking in wood or composite ships.

Règle XXXIII

Largeur (B)

La largeur est la largeur maximum en mètres mesurée au milieu du navire jusqu'à la face extérieure de la membrure dans les navires en fer ou en acier et jusqu'à la surface extérieure du bordé dans les navires en bois ou dans ceux de construction composite.

Regel XXXIII

Breite B

Die Breite ist die größte Breite in Metern; sie wird mittschiffs gemessen, und zwar bei Eisen- und Stahlschiffen auf der Außenkante der Spanten, bei Holz- und Kompositschiffen auf der Außenkante der Planken.

Rule XXXIV

Moulded Depth

The moulded depth is the vertical distance in feet, measured amidships, from the top of the keel to the top of the freeboard deck beam at side. In wood and composite ships the distance is measured from the lower edge of the keel rabbet. Where the form at the lower part of the midship section is of a hollow character, or where

Règle XXXIV

Creux sur quille au livet

Le creux sur quille au livet est la distance verticale en mètres mesurée au milieu du navire depuis le dessus de quille jusqu'à la face supérieure du barrot au livet du pont de franc-bord. Dans les navires en bois et dans ceux de construction composite le creux est mesuré à partir de l'arête inférieure de la râblure

Regel XXXIV

Seitenhöhe

Die Seitenhöhe ist der senkrechte Abstand in Metern, mittschiffs von der Oberkante des Kiels bis zur Oberkante des Freiborddeckbalkens an der Bordseite gemessen. Bei Holz- und Kompositschiffen wird der Abstand von der Unterkante der Kielsponung ab gemessen. Bei hohlem Verlauf der Schiffsform im unteren Teil des Haupt-

thik garboards are fitted, the depth is measured from the point where the line of the flat of the bottom continued inwards cuts the side of the keel.

de quille. Lorsque les formes de la partie inférieure du maître couple sont creuses, ou lorsqu'il existe des galbords épais, le creux au livet est mesuré depuis le point où le prolongement vers l'axe de la ligne tangente à la partie plate des fonds coupe le côté de la quille.

spants oder bei verstärkten Kielgängen wird die Seitenhöhe von dem Punkt aus gemessen, an welchem die Verlängerung des geraden Bodenteils die Seite des Kiels schneidet.

Rule XXXV

Depth for Freeboard (D)

The depth used with the Freeboard Table is the moulded depth plus the thickness of stringer plate, or plus $\frac{T\,(L-S)}{L}$ if that be greater, where—

T is the mean thickness of the exposed deck clear of deck openings, and

S is the total length of superstructures as defined in Rule XL.

Where the topsides are of unusual form, D is the depth of a midship section having vertical topsides, standard round of beam and area of topside section equal to that in the actual midship section. Where there is a step or break in the topsides (e. g., as in the Turret Deck ship) 70 per cent. of the area above the step or break is included in the area used to determine the equivalent section.

In a ship without an enclosed superstructure covering at least ·6 L amidships, without a complete trunk or without a combination of intact partial superstructures and trunk extending all fore and aft, where D is less than $\frac{L}{15}$, the depth used with the Table is not to be taken as less than $\frac{L}{15}$.

Règle XXXV

Creux pour le franc-bord (C)

Le creux employé pour le calcul du franc-bord est le creux au livet augmenté de l'épaisseur de la tôle gouttière ou augmenté de $\frac{T\,(L-S)}{L}$ si cette dernière correction est plus grande. Dans cette formule:

T est l'épaisseur moyenne du pont découvert en dehors des ouvertures de pont,

S est la longueur totale des superstructures telle qu'elle est définie à la Règle XL.

Lorsque les œuvres-mortes sont d'une forme particulière, C est le creux d'un maître couple qui aurait des murailles verticales, un bouge normal et une section transversale de la partie haute égale à la section réelle du navire.

Lorsqu'il y a un retrait ou une brisure dans la muraille des œuvres-mortes (comme, par exemple, dans un navire turret) 70 pour cent de la section au-dessus du retrait ou de la brisure sont inclus dans la surface servant à déterminer la section équivalente.

Dans le cas d'un navire n'ayant pas au milieu de la longueur une superstructure fermée s'étendant au moins sur 0,6 L, ou d'un navire n'ayant ni un trunk complet ni une suite de superstructures partielles intactes et trunk s'étendant entièrement de l'avant à l'arrière du navire, lorsque C est inférieur à $\frac{L}{15}$, le creux à employer avec la Table ne doit pas être inférieur à $\frac{L}{15}$.

Regel XXXV

Höhe für den Freibord H_1

Die Höhe für den Gebrauch der Freibordtafel ist die Seitenhöhe, vermehrt um die Dicke der Stringerplatte oder um $\frac{T(L-S)}{L}$, falls dieser Wert größer ist; hierin bedeutet:

T die mittlere Dicke des freiliegenden Decks unter Abzug der Decksöffnungen,

S die Gesamtlänge der Aufbauten nach Regel XL.

Bei ungewöhnlicher Form des oberen Teils der Außenhaut ist für H_1 die Höhe von einem Hauptspant mit senkrechten Seitenwänden und normaler Balkenbucht zu nehmen; der Inhalt dieses Hauptspant-Querschnitts muß dem des wirklich vorhandenen Hauptspant-Querschnitts gleichen. Bei einer Stufe oder einem Knick in der Außenhaut (z. B. bei Turmdecksschiffen) sind 70 v. H. der Fläche oberhalb der Stufe oder des Knicks für die Bestimmung des gleichwertigen Querschnitts einzurechnen.

Auf einem Schiff ohne einen geschlossenen Aufbau über wenigstens 0,6 L des Mittelschiffs, ohne einen durchlaufenden Trunk oder ohne eine Verbindung von geschlossenen Teilaufbauten mit einem Trunk, die sich über die ganze Schiffslänge erstrecken, muß, falls H_1 kleiner ist als $\frac{L}{15}$, für den Gebrauch der Tafel eine Höhe genommen werden, die nicht kleiner als $\frac{L}{15}$ ist.

Rule XXXVI

Coefficient of Fineness (c)

The coefficient of fineness used with the Freeboard Table is given by—

$$c = \frac{35\ \triangle}{L.\ B.\ d_1},$$

where $\triangle$ is the ship's moulded displacement in tons (excluding bossing) at a mean moulded draught d_1 which is 85 per cent. of the moulded depth.

The coefficient c is not to betaken as less than ·68.

Rule XXXVII

Strength

The Assigning Authority is to be satisfied with the structural strength of ships to which freeboards are assigned.

Ships which comply with the highest standard of the rules of a Classification Society recognised by the Administration, shall be regarded as having sufficient strength for the minimum freeboards allowed under the Rules.

Ships which do not comply with the highest standard of the rules of a Classification Society recognised by the Administration, shall be assigned such increased freeboards as shall be determined by the Assigning Authority, and for guidance the following strength moduli are formulated:—

Material. — The strength moduli are based on the assumption that the structure is built of mild steel, manufactured by the open hearth process (acid or basic), and having a tensile strength of 26 to 32 tons per square inch, and an elongation of at least 16 per cent. on a length of 8 inches.

Strength Deck. — The strength deck is the uppermost deck which is incorporated into and forms an integral part of the longitudinal girder within the half-length amidships.

Depth to Strength Deck (Ds). — The depth to strength

Règle XXXVI

Coefficient de finesse (c)

Le coefficient de finesse employé avec les Tables de francbord est donné par la formule:

$$c = \frac{\triangle}{1{,}025 \cdot L \cdot B \cdot T_1}$$

dans laquelle $\triangle$ est le déplacement en tonnes du navire hors membres (à l'exclusion des bossages) à un tirant d'eau moyen sur quille T_1 égal à 85 pour cent du creux au livet.

Le coefficient c ne doit pas être pris inférieur à 0,68.

Règle XXXVII

Solidité

L'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords doit s'assurer que la solidité des navires est suffisante pour les francs-bords qui leur sont donnés.

Les navires construits conformément au «standard» le plus élevé des règles d'une Société de Classification reconnue par l'Administration devront être considérés comme ayant une solidité suffisante pour le franc-bord minimum prévu par les Règles.

Les navires qui ne répondent pas au «standard» le plus élevé des règles d'une Société de Classification reconnue par l'Administration doivent subir une augmentation de leurs francs-bords qui sera déterminée par l'Autorité habilitée pour l'assignation des franc-bords. Les modules de résistance ci-après ont été établis pour servir de guide dans ce cas:

Matériaux. — Les modules de résistance sont basés sur l'hypothèse que la coque est construite en acier doux obtenu au four Martin (acide ou basique) et ayant une résistance à la traction de 41 à 50 kilogrammes par millimètre carré et un allongement d'au moins 16 pour cent sur une longueur de 203 millimètres.

Pont de résistance. — Le pont de résistance est le pont le plus élevé faisant corps avec la poutre longitudinale sur la demi-longueur du navire au milieu.

Creux au pont de résistance (Cs). — Le creux

Regel XXXVI

Völligkeitsgrad c

Der Völligkeitsgrad für den Gebrauch der Freibordtafel wird bestimmt durch

$$c = \frac{\triangle}{1{,}025 \cdot L \cdot B \cdot d_1};$$

hierin bedeutet $\triangle$ die Verdrängung in Seewasser auf Spanten in Tonnen (ausschließlich Wellenhose) bei einem mittleren Tiefgang ohne Kiel d_1, welcher 85 v. H. der Seitenhöhe beträgt.

Der Völligkeitsgrad c ist nicht kleiner als 0,68 einzusetzen.

Regel XXXVII

Festigkeit

Die Stelle, welche den Freibord bestimmt, muß sich davon überzeugen, daß bei Schiffen, für die Freiborde bestimmt werden, genügende Festigkeit der Verbände vorhanden ist.

Schiffe, die der höchsten Klasse einer durch die Verwaltung anerkannten Klassifikationsgesellschaft entsprechen, gelten für die nach den Regeln zulässigen Mindestfreiborde als genügend stark.

Schiffe, die nicht der höchsten Klasse einer durch die Verwaltung anerkannten Klassifikationsgesellschaft entsprechen, müssen derart vergrößerte Freiborde erhalten, wie sie die Stelle, die den Freibord bestimmt, als erforderlich erachtet; als Richtschnur werden folgende Festigkeitswerte aufgestellt:

Baustoff: Die Festigkeitswerte setzen voraus, daß der Schiffskörper aus Flußeisen gebaut ist, das im sauren oder basischen Siemens-Martin-Verfahren hergestellt ist, eine Zugfestigkeit von 41 bis 50 kg/mm² und bei einer Meßlänge von 203 mm eine Dehnung von mindestens 16 v. H. hat.

Festigkeitsdeck: Das Festigkeitsdeck ist das oberste Deck, welches in den Längsverband einbezogen ist und einen wesentlichen Teil des Längsträgers im Bereich der halben Schiffslänge mittschiffs bildet.

Höhe bis zum Festigkeitsdeck (Hs): Die Höhe bis

deck is the vertical distance in feet amidships from the top of the keel to the top of the strength deck beam at side.

Draught (d).—The draught is the vertical distance in feet amidships from the top of the keel to the centre of the disc.

Longitudinal Modulus.— The longitudinal modulus $\frac{I}{y}$ is the moment of inertia 1 of the midship section about the neutral axis divided by the distance y measured from the neutral axis to the top of the strength deck beam at side, calculated in way of openings but without deductions for rivet holes. Areas are measured in square inches and distances in feet.

Below the strength deck, all continuous longitudinal members other than such parts of under deck girders as are required entirely for supporting purposes, are included. Above the strength deck, the gunwale angle bar and the extension of the sheerstrake are the only members included.

The required longitudinal modulus for effective material is expressed by f.d.B., where f is the factor obtained from the following table:—

L	f	L	f
100	1·80	360	9·40
120	2·00	380	10·30
140	2·35	400	11·20
160	2·70	420	12·15
180	3·15	440	13·10
200	3·60	460	14·15
220	4·20	480	15·15
240	4·80	500	16·25
260	5·45	520	17·35
280	6·20	540	18·45
300	6·95	560	19·60
320	7·70	580	20·80
340	8·55	600	22·00

For intermediate lengths, the value of f is determined by interpolation.

jusqu'au pont de résistance est la distance verticale en mètres mesurée au milieu du navire depuis le dessus de la quille jusqu'à la face supérieure du barrot de pont au livet.

Tirant d'eau (T). — Le tirant d'eau est la distance verticale en mètres mesurée au milieu depuis le dessus de la quille jusqu'au centre du disque.

Module longitudinal. — Le module longitudinal $\frac{I}{v}$ est le quotient du moment d'inertie I du maître couple par rapport à l'axe neutre, par la distance v de l'axe neutre à la partie supérieure du barrot du pont de résistance en abord: ce module doit être calculé par le travers des ouvertures, mais sans déductions pour les trous de rivets. Les sections sont mesurées en millimètres carrés et les distances en mètres.

Au-dessous du pont de résistance, tous les éléments longitudinaux continus doivent entrer en ligne de compte, à l'exception des hiloires de pont destinées uniquement à servir de supports.

Au-dessus du pont de résistance, la cornière gouttière et la partie supérieure du carreau sont les seuls éléments dont il faille tenir compte.

Le module longitudinal réglementaire pour les matériaux travaillant est exprimé par f. T.B. où f est un coefficient donné par la table suivante:

L	f	L	f
30,48	3 810	109,73	19 896
36,58	4 233	115,82	21 801
42,67	9 974	121,92	23 705
48,77	5 715	128,02	25 717
54,86	6 667	134,11	27 728
60,96	7 620	140,21	29 951
67,06	8 890	146,30	32 067
73,15	10 160	152,40	34 396
79,25	11 535	158,50	36 725
85,34	13 123	164,59	39 053
91,44	14 710	170,69	41 487
97,54	16 298	176,78	44 027
103,63	18 097	182,88	46 567

Pour les longueurs intermédiaires la valeur de f est déterminée par interpolation.

zum Festigkeitsdeck ist der senkrechte Abstand in Metern mittschiffs von der Oberkante des Kiels bis zur Oberkante des Balkens des Festigkeitsdecks an der Bordseite gemessen.

Tiefgang d: Der Tiefgang ist der senkrechte Abstand in Metern mittschiffs von der Oberkante des Kiels bis zum Mittelpunkt des Kreises gemessen.

Längsfestigkeitswert: Der Längsfestigkeitswert $\frac{I}{y}$ ist das Trägheitsmoment I des Hauptspants im Bereich der Decksöffnungen, aber ohne Abzüge für Nietlöcher, bezogen auf die neutrale Faser und geteilt durch den Abstand y von der neutralen Faser bis zur Oberkante des Balkens des Festigkeitsdecks an der Bordseite. Die Querschnitte werden in Quadratmillimetern und die Abstände in Metern gemessen.

Unterhalb des Festigkeitsdecks sind alle durchlaufenden Teile des Längsverbandes einbezogen außer solchen, die ausschließlich für die Abstützung erforderlich sind. Oberhalb des Festigkeitsdecks sind nur der Rinnsteinwinkel und der überstehende Teil des Scheergangs einbezogen.

Der erforderliche Festigkeitswert für die tragenden Verbände wird ausgedrückt durch f · d · B, worin f ein Beiwort folgender Tafel ist:

L	f	L	f
30,48	3 810	109,73	19 896
36,58	4 233	115,82	21 801
42,67	4 974	121,92	23 705
48,77	5 715	128,02	25 717
54,86	6 667	134,11	27 728
60,96	7 620	140,21	29 951
67,06	8 890	146,30	32 067
73,15	10 160	152,40	34 396
79,25	11 535	158,50	36 725
85,34	13 123	164,59	39 053
91,44	14 710	170,69	41 487
97,54	16 298	176,78	44 027
103,63	18 097	182,88	46 567

Für dazwischenliegende Längen wird der Wert f durch Mitteln bestimmt.

This formula applies where L does not exceed 600 feet; B is between $\frac{L}{10} + 5$ and $\frac{L}{10} + 20$, both inclusive, and $\frac{L}{D_s}$ is between 10 and 13 · 5, both inclusive.

Cette formule s'applique lorsque la longueur ne dépasse pas 182 m, 88, lorsque B est compris entre $\frac{L}{10} + 1{,}52$ et $\frac{L}{10} + 6{,}10$ (y compris ces deux valeurs) et lorsque $\frac{L}{C_s}$ est compris entre 10 et 13,5 (y compris ces deux valeurs).

Diese Formel gilt, wenn L 182,88 m nicht überschreitet, B zwischen $\frac{L}{10} + 1{,}52$ und $\frac{L}{10} + 6{,}10$, beides einschließlich, und $\frac{L}{H_s}$ zwischen 10 und 13,5, beides einschließlich, liegen.

Frame. — For the purpose of the frame modulus, the frame is regarded as composed of a frame angle and a reverse angle each of the same size and thickness.

Membrure. — Pour le calcul du module de membrure, la membrure est considérée comme composée d'une cornière et d'une cornière renversée qui sont toutes deux de même échantillon.

Spant: Für den Querfestigkeitswert ist als Spant ein aus einem Winkel und einem Gegenwinkel gleicher Größe und Stärke zusammengesetzter Träger angenommen.

Frame Modulus. — The modulus $\frac{I}{y}$ of the midship frame below the lowest tier of beams is the moment of inertia I of the frame section about the neutral axis divided by the distance y measured from the neutral axis to the extremity of the frame section, calculated without deduction for rivet and bolt holes. The modulus is measured in inch units.

Module de membrure. — Le module de membrure $\frac{I}{v}$ de la membrure milieu au-dessous de la rangée inférieure de barrots est le quotient du moment d'inertie I de la section de la membrure par rapport à son axe neutre par la distance v de l'axe neutre à l'extrémité de la section de la membrure; ce module doit être calculé sans déduction pour les trous de rivets et de boulons. Le module de membrure est mesuré en centimètres cubes.

Querfestigkeitswert: Das Maß $\frac{I}{y}$ für das Hauptspant unter der untersten Balkenlage ist das Trägheitsmoment I des Spantquerschnitts ohne Abzug für Niet- und Bolzenlöcher, bezogen auf die neutrale Faser und geteilt durch den Abstand y von der neutralen bis zur äußersten Faser des Spantquerschnitts. Der Querfestigkeitswert wird in cm^3 gemessen.

The required frame modulus is expressed by $\frac{s\,(d-t)\,(f_1+f_2)}{1{,}000}$

where—

s is the frame spacing in inches.

t is the vertical distance in feet measured at amidships from the top of the keel to a point midway between the top of the inner bottom at side and the top of the heel bracket (see Figure 2); where there is no double bottom, t is measured to a point midway between the top of the floor at centre and the top of the floor at side.

Le module de membrure réglementaire est exprimé par: $\frac{s\,(T-t)\,(f_1+f_2)}{1000}$, où

s est l'écartement des membrures en mètres.

t est la distance verticale mesurée en mètres au milieu du navire depuis le dessus de quille jusqu'à un point situé à mi-distance entre le sommet du double-fond en abord et le sommet du gousset de pied de membrure (voir figure 2). Lorsqu'il n'y a pas de double-fond, t est mesuré jusqu'à un point situé à mi-distance entre le sommet de la varangue au centre et le sommet de la varangue en abord.

Der erforderliche Querfestigkeitswert wird ausgedrückt durch $\frac{s\,(d-t)\,(f_1+f_2)}{1000}$;

hierin bedeuten:

s den Spantabstand in Metern;

t den senkrechten Abstand in Metern mittschiffs von der Oberkante des Kiels bis zu einem Punkt gemessen, der in der Mitte zwischen der Oberkante des Innenbodens an der Bordseite und der Oberkante der Kimmstützplatte (siehe Bild 2) liegt. Wenn kein Doppelboden vorhanden ist, wird t bis zu einem Punkte in der Mitte zwischen der Oberkante der Bodenwrangen mittschiffs und der Oberkante der Bodenwrangen an der Bordseite gemessen;

f_1 is a coefficient depending on H, which, in ships fitted with double bottoms, is the vertical distance in feet from the middle of the beam bracket of the lowest tier of beams at side to a point midway between the top of the inner bottom at side and the top of the heel bracket (see Figure 2). Where there is no double bottom, H is measured

f_1 est un coefficient dépendant de H; dans les navires avec double fond, H est la distance verticale mesurée en mètres depuis le milieu du gousset de barrot de la rangée inférieure, en abord, jusqu'à un point situé à mi-hauteur entre le sommet du double fond en abord et le sommet du gousset de pied des membrures (voir figure 2). Lors-

f_1 einen Beiwert, abhängig von h, das auf Schiffen mit Doppelboden dem senkrechten Abstand in Metern zwischen der Mitte des Balkenknies der untersten Balkenlage an der Bordseite und einem Punkt in der Mitte zwischen der Oberkante des Innenbodens an der Bordseite und der Oberkante der Kimmstützplatte entspricht (siehe Bild 2). Wenn kein Doppel-

to a point midway between the top of the floor at centre and the top of the floor at side. Where the frame obtains additional strength from the form of the ship, due allowance is made in the value of f_1.

f_2 is a coefficient depending on K, which is the vertical distance in feet from the top of the lowest tier of beams at side to a point 7 feet 6 inches above the freeboard deck at side, or, if there is a superstructure, to a point 12 feet 6 inches above the freeboard deck at side (see Figure 2). The values of f_1 and f_2 are obtained from the following tables:—

H in feet	f_1	K in feet	f_2
0	9	0	0
7	11	5	0·5
9	12·5	10	1·0
11	15	15	2·0
13	19	20	3·0
15	24	25	4·5
17	29·5	30	6·5
19	36	35	9·0
21	43	40	12·0
23	51		
25	59		

Intermediate values are obtained by interpolation.

This formula applies where D is between 15 feet and 60 feet, both inclusive, B is between $\frac{L}{10} + 5$ and $\frac{L}{10} + 20$, both inclusive, $\frac{L}{D_s}$ is between 10 and 13 · 5, both inclusive; and the horizontal distance from the outside of the frame to the centre of the first row of pillars does not exceed 20 feet.

In single deck ships of ordinary form, where H does not exceed 18 feet the frame modulus determined by the preceding method is multiplied by the factor f_3 where

$$f_3 = \cdot 50 + \cdot 05\ (H - 8).$$

qu'il n'y a pas de double fond, H est mesuré jusqu'à un point situé à mi-hauteur entre le sommet de la varangue au centre et le sommet de la varangue en abord. Lorsque la membrure possède un supplément de résistance résultant des formes du navire, f_1 peut être modifié en conséquence.

f_2 est un coefficient dépendant de K; K est la distance verticale en mètres mesurée en abord depuis la face supérieure des barrots de la rangée inférieure jusqu'à un point situé à 2m286 au-dessus du pont de franc-bord ou, s'il y a une superstructure jusqu'à un point situé à 3m81 au-dessus du pont de franc-bord (voir figure 2). Les valeurs de f_1 et de f_2 sont données par les tables suivantes.

H en mètres	f_1	K en mètres	f_2
0	19 050	0	0
2,133	23 283	1,524	1 058
2,743	26 458	3,048	2 117
3,353	31 750	4,572	4 233
3,962	40 217	6,096	6 350
4,572	50 800	7,620	9 525
5,182	62 442	9,144	13 758
5,791	76 200	10,668	19 050
6,401	91 017	12,192	25 400
7,01	107 950		
7,62	124 883		

Les valeurs intermédiaires seront obtenues par interpolation.

Cette formule s'applique lorsque C est compris entre 4m57 et 18m29 (y compris ces deux valeurs), lorsque B est compris entre $\frac{L}{10} + 1{,}52$ et $\frac{L}{10} + 6{,}10$ (y compris ces deux valeurs) lorsque $\frac{L}{C_s}$ est compris entre 10 et 13,5 (y compris ces deux valeurs), enfin lorsque la distance mesurée horizontalement entre la partie extérieure de la membrure et le centre de la première rangée d'épontilles ne dépasse pas 6m10.

Dans les navires à un seul pont de forme ordinaire, lorsque H ne dépasse pas 5m49 le module de membrure déterminé par la méthode précédente doit être multiplié par le facteur f_3:

$$f_3 = 0{,}50 + 0{,}05\left(\frac{H}{0.305} - 8\right)$$

boden vorhanden ist, wird h bis zu einem Punkte in der Mitte zwischen der Oberkante der Bodenwrangen mittschiffs und der Oberkante der Bodenwrangen an der Bordseite gemessen. Wo das Spant durch die Form des Schiffes an Festigkeit gewinnt, tritt eine entsprechende Verminderung des Wertes f_1 ein;

f_2 einen Beiwert, abhängig von k, dem senkrechten Abstand in Metern von der Oberkante der untersten Balkenlage an der Bordseite bis zu einem Punkte 2,286 m über dem Freiborddeck an der Bordseite oder, falls ein Aufbau vorhanden ist, bis zu einem Punkte 3,81 m über dem Freiborddeck an der Bordseite (siehe Bild 2). Die Werte f_1 und f_2 sind den folgenden Tafeln zu entnehmen:

h in m	f_1	k in m	f_2
0	19 050	0	0
2,133	23 283	1,524	1 058
2,743	26 458	3,048	2 117
3,353	31 750	4,572	4 233
3,962	40 217	6,096	6 350
4,572	50 800	7,620	9 525
5,182	62 442	9,144	13 758
5,791	76 200	10,668	19 050
6,401	91 017	12,192	25 400
7,010	107 950		
7,620	124 883		

Zwischenwerte werden durch Mitteln bestimmt.

Diese Formel gilt, wenn H_1 zwischen 4,57 und 18,29 m, beides einschließlich, B zwischen $\frac{L}{10} + 1{,}52$ und $\frac{L}{10} + 6{,}10$, beides einschließlich $\frac{L}{Hs}$ zwischen 10 und 13,5, beides einschließlich, liegen und der waagerechte Abstand von der Außenkante des Spants bis zur Mitte der ersten Stützenreihe 6,10 m nicht überschreitet.

Bei Eindeckschiffen von gewöhnlicher Form muß der auf vorstehende Weise ermittelte Querfestigkeitswert, wenn h 5,49 m nicht überschreitet, mit einem Beiwert f_3 malgenommen werden:

$$f_3 = 0{,}50 + 0{,}05 \times \left(\frac{h}{0{,}305} - 8\right).$$

Where the horizontal distance from the outside of fthe frame to the centre of the first row of pillars exceeds 20 feet, the Assigning Authority is to be satisfied that sufficient additional strength is provided.

Lorsque la distance mesurée horizontalement entre la partie extérieure de la membrure et le centre de la première rangée d'épontilles dépasse 6m10 l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords doit se rendre compte qu'un supplément de résistance suffisant a été prévu.

Wenn der waagerechte Abstand von der Außenkante des Spants bis zur Mitte der ersten Stützenreihe 6,10 m überschreitet, muß der Stelle, die den Freibord bestimmt, überzeugend nachgewiesen werden, daß eine genügende zusätzliche Festigkeit vorgesehen ist.

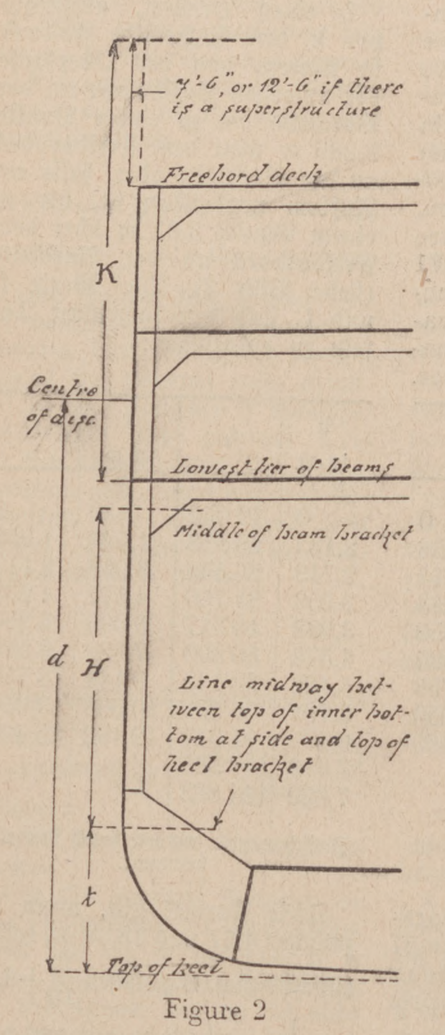


Figure 2

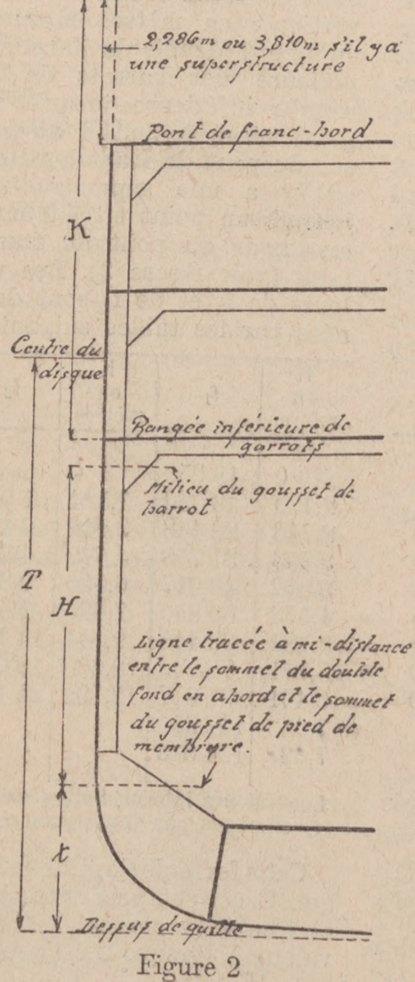


Figure 2

Bild 2

Superstructures

Rule XXXVIII

Height of Superstructure

The height of a superstructure is the least vertical height measured from the top of the superstructure deck to the top of the freeboard deck beams minus the difference between D and the moulded depth (see Rules XXXIV and XXXV).

Superstructures

Règle XXXVIII

Hauteur de Superstructure

La hauteur d'une superstructure est la plus petite distance verticale mesurée depuis le dessus du pont de superstructures jusqu'au can supérieure des barrots du pont de franc-bord diminuée de la différence entre C et le creux sur quille au livet (voir Règles XXXIV et XXXV).

Aufbauten

Regel XXXVIII

Höhe der Aufbauten

Die Höhe eines Aufbaus ist der geringste senkrechte Abstand zwischen der Oberkante des Aufbaudecks und der Oberkante der Freiborddecksbalken, abzüglich des Unterschieds zwischen H_1 und der Seitenhöhe (siehe Regeln XXXIV und XXXV).

Rule XXXIX

Standard Height of Superstructure

The standard height of a raised quarter deck is 3 feet

Règle XXXIX

Hauteur réglementaire de superstructure

La hauteur réglementaire d'une demi-dunette est de

Regel XXXIX

Normale Höhe der Aufbauten

Die normale Höhe eines erhöhten Quarterdecks ist 0,91 m

for ships up to and including 100 feet in length, 4 feet for ships 250 feet in length and 6 feet for ships 400 feet in length and above. The standard height of any other superstructure is 6 feet for ships up to and including 250 feet in length and 7 feet 6 inches for ships 400 feet in length and above. The standard height at intermediate lengths is obtained by interpolation.

0m91 pour les navires dont la longueur est inférieure ou égale à 30m50 de 1m22 pour les navires de 76m20 et de 1m83 pour les navires de 122m et au-dessus. La hauteur réglementaire de toute autre superstructure est de 1m83 pour les navires dont la longueur est inférieure ou égale à 76m20 et de 2m29 pour les navires dont la longueur est égale ou supérieure à 122 m. La hauteur réglementaire pour les longueurs intermédiaires est obtenue par interpolation.

für Schiffe bis zu 30,5 m Länge einschließlich, 1,22 m für Schiffe von 76,20 m Länge und 1,83 m für Schiffe von 122,00 m Länge und darüber. Die normale Höhe anderer Aufbauten ist 1,83 m für Schiffe bis zu 76,20 m Länge einschließlich und 2,29 m für Schiffe von 122,00 m Länge und darüber. Die normale Höhe für dazwischenliegende Längen wird durch Mitteln bestimmt.

Rule XL

Length of Superstructure (S)

The length of a superstructure is the mean covered length of the parts of the superstructure which extend to the sides of the ship and lie within lines drawn perpendicular to the extremities of the Summer load water-line, as defined in Rule XXXII.

Règle XL

Longueur de superstructure (S)

La longueur d'une superstructure est la longueur moyenne couverte des parties de la superstructure qui s'étendent jusqu'aux murailles du navire et qui sont comprises à l'intérieur des perpendiculaires menées aux extrémités de la ligne de charge d'été, définie à la Règle XXXII.

Regel XL

Länge der Aufbauten S

Die Länge eines Aufbaus ist die mittlere gedeckte Länge der Teile des Aufbaus, die sich bis an die Bordseiten erstrecken und zwischen den Loten in den Endpunkten der Sommerladelinie liegen (siehe Regel XXXII).

Rule XLI

Enclosed Superstructure

A detached superstructure is regarded as enclosed only where—

(a) the enclosing bulkheads are of efficient construction (see Rule XLII);

(b) the access openings in these bulkheads are fitted with Class 1 or Class 2 closing appliances (see Rules XLIII and XLIV);

(c) all other openings in sides or ends of the superstructure are fitted with efficient weathertight means of closing; and

(d) independent means of access to crew, machinery, bunker and other working spaces within bridges and poops are at all times available when the bulkhead openings are closed.

Règle XLI

Superstructure fermée

Une superstructure détachée n'est regardée comme fermée que si:

(a) les cloisons limitant cette superstructure sont solidement construites (voir Règle XLII);

(b) les ouvertures d'accès dans ces cloisons sont munies de dispositifs de la Classe 1 ou de la Classe 2 (voir Règles XLIII et XLIV);

(c) toutes les autres ouvertures dans les côtés ou dans les extrémités de la superstructure sont munies de moyens de fermeture efficacement étanches aux intempéries;

(d) des accès indépendant aux postes d'équipage, chambre des machines, soutes et autres espaces nécessaires pour le service du bord dans les châteaux et dans les dunettes sont à tout moment utilisables lorsque les ouvertures de cloison sont fermées.

Regel XLI

Geschlossener Aufbau

Ein freistehender Aufbau wird nur dann als geschlossen angesehen, wenn

a) die Endschotte genügend stark gebaut sind (siehe Regel XLII);

b) die Zugangsöffnungen in diesen Schotten mit Verschlüssen der Klassen I oder II (siehe Regeln XLIII und XLIV) versehen sind;

c) alle anderen Öffnungen in den Seiten oder Enden des Aufbaus mit geeigneten wetterdichten Verschlüssen versehen sind;

d) bei geschlossenen Schottöffnungen jederzeit unabhängige Zugänge zu den Mannschafts-, Maschinen-, Bunker- und anderen Arbeitsräumen innerhalb von Brücke und Poop benutzbar sind.

Rule XLII.

Superstructure Bulkheads

Bulkheads at exposed ends of poops, bridges and forecastles are deemed to be of efficient construction where the Assigning Authority is satisfied that, in the circumstances, they are equivalent to the following standard for ships with minimum freeboards under which standard the stiffeners and plating are of the scantlings given in Table 3, the stiffeners are spaced 30 inches apart, the stiffeners on poop and bridge front bulkheads have efficient end connections, and those on after bulkheads of bridges and forecastles extend for the whole distance between the margin angles of the bulkheads.

Règle XLII

Cloisons des Superstructures

Les cloisons placées aux extrémités exposées des dunettes, châteaux et gaillards des navires ayant le franc-bord minimum sont considérées comme de construction efficace si l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords s'est assurée qu'en l'espèce elles sont équivalentes aux cloisons types définies ci-après. Dans ces cloisons types les renforts et les tôles ont les échantillons donnés dans la Table 3, l'écartement des renforts est de 0m76, les renforts des cloisons-fronteaux de la dunette et du château sont efficacement attachés à leurs extrémités et ceux des cloisons placées aux extrémités arrière des châteaux et des gaillards s'étendent sur toute la distance qui sépare les cornières de bordure de ces cloisons.

Regel XLII

Schotte der Aufbauten

Ungeschützte Endschotte einer Poop, Brücke oder Back gelten als genügendstark gebaut, wenn die Stelle, die den Freibord bestimmt, die Überzeugung gewinnt, daß die Schotte je nach den Verhältnissen der folgenden Norm für Schiffe mit Mindestfreibord entsprechen. Nach dieser Norm müssen die Steifen und Platten die in Tafel 3 angegebenen Abmessungen haben, die Steifen 0,76 m voneinander entfernt sein, die Steifen an Popp- und Brückenhausfrontschotten sachgemäße Endbefestigungen haben und die Steifen an den hinteren Endschotten einer Brücke und Back sich über die ganze Länge zwischen den Fuß- und Toppwinkeln der Schotten erstrecken.

Table 3.

Exposed Bulkheads of Superstructures of Standard Height.

Bridge Front Bulkheads. Unprotected Bulkheads of Poops ·4 L or more in Length		Bulkheads of Poops Partially Protected or less in Length than ·4 L		After Bulkheads of Bridges and Forecastles	
Length of Ship	Bulb Angle Stiffeners	Length of Ship	Plain Angle Stiffeners	Length of Ship	Plain Angle Stiffeners
Feet	Inches	Feet	Inches	Feet	Inches
Under 160	5½ × 3 × ·30	Under 150	3 × 2½ × ·30	Under 150	2½ × 2½ × ·26
160	6 × 3 × ·32	150	3½ × 2½ × ·32	150	3 × 2½ × ·28
200	6½ × 3 × ·34	200	4 × 3 × ·34	250	3½ × 3 × ·30
240	7 × 3 × ·36	250	4½ × 3 × ·36	350	4 × 3 × ·32
280	7½ × 3 × ·38	300	5 × 3 × ·38		
320	8 × 3 × ·40	350	5½ × 3 × ·42		
360	8½ × 3 × ·42	400	6 × 3 × ·44		
400	9 × 3 × ·44	450	6½ × 3½ × ·46		
440	9½ × 3½ × ·46	500	7 × 3½ × ·48		
480	10 × 3½ × ·48	550	7 × 3½ × ·50		
520	10½ × 3½ × ·50				
560	11 × 3½ × ·52				
Length of Ship	Bulkhead Plating	Length of Ship	Bulkhead Plating	Length of Ship	Bulkhead Plating
Feet	Inch.	Feet	Inch.	Feet	Inch.
200 and under	·3	160 and under	·24	160 and under	·20
380 and above	·44	400 and above	·38	400 and above	·30

For ships intermediate in length the thicknesses of bulkhead plating are obtained by interpolation.

Table 3.

Cloisons exposées des superstructures de hauteur réglementaire.

Cloisons-fronteaux des châteaux. Cloisons non protégées des dunettes dont la longueur est supérieure ou égale à 0,4 L		Cloisons des dunettes partiellement protégées ou de longueur inférieure à 0,4 L		Cloisons à l'arrière des châteaux ou des gaillards	
Longueur du Navire	Renforts en Cornières à boudin	Longueur du Navire	Renforts en Cornières ordinaires	Longueur du Navire	Renforts en Cornières ordinaires
Inférieure		Inférieure		Inférieure	
à 48m75	140 × 75 × 7,5	à 45m70	75 × 65 × 7,5	à 45m70	65 × 65 × 6,5
48m75	150 × 75 × 8	45m70	90 × 65 × 8	45m70	75 × 65 × 7
61m	165 × 75 × 8,5	61m	100 × 75 × 8,5	76m20	90 × 75 × 7,5
73m20	180 × 75 × 9	76m20	115 × 75 × 9	106m70	100 × 75 × 8
85m35	190 × 75 × 9,5	91m45	130 × 75 × 9,5		
97m55	205 × 75 × 10	106m70	140 × 75 × 10,5		
109m75	215 × 75 × 10,5	121m90	150 × 75 × 11		
121m90	230 × 75 × 11	137m15	165 × 90 × 11,5		
134m10	240 × 90 × 11,5	152m40	180 × 90 × 12		
146m30	255 × 90 × 12	167m65	180 × 90 × 12,5		
158m50	265 × 90 × 12,5				
170m70	280 × 90 × 13				

Longueur du Navire	Tôles de Cloisons	Longueur du Navire	Tôles de Cloisons	Longueur du Navire	Tôles de Cloisons
61m et au-dessous	7,5 mill	48m80 et au-dessous	6 mill	48m80 et au-dessous	5 mill
115m80 et au-dessus	11 mill	122m et aus-dessus	9,5 mill	122m et au-dessus	7,5 mill

Pour les navires de longueur intermédiaire, les épaisseurs des tôles de cloison s'obtiendront par interpolation.

Tafel 3

Ungeschützte Schotte der Aufbauten von normaler Höhe

Brückenhaus-Frontschotte, ungeschützte Schotte einer Poop von 0,4 L oder darüber		Schotte einer Poop, die teilweise geschützt oder weniger als 0,4 L lang ist		Hintere Endschotte einer Brücke und Back	
Länge des Schiffes	Absteifung Wulstwinkel	Länge des Schiffes	Absteifung Winkel	Länge des Schiffes	Absteifung Winkel
m		m		m	
unter 48,75	140 × 75 × 7,5	unter 45,70	75 × 65 × 7,5	unter 45,70	65 × 65 × 6,5
48,75	150 × 75 × 8,0	45,70	90 × 65 × 8,0	45,70	75 × 65 × 7,0
61,00	165 × 75 × 8,5	61,00	100 × 75 × 8,5	76,20	90 × 75 × 7,5
73,20	180 × 75 × 9,0	76,20	115 × 75 × 9,0	106,70	100 × 75 × 8,0
85,35	190 × 75 × 9,5	91,45	130 × 75 × 9,5		
97,55	205 × 75 × 10,0	106,70	140 × 75 × 10,5		
109,75	215 × 75 × 10,5	121,90	150 × 75 × 11,0		
121,90	230 × 75 × 11,0	137,15	165 × 90 × 11,5		
134,10	240 × 90 × 11,5	152,40	180 × 90 × 12,0		
146,30	255 × 90 × 12,0	167,65	180 × 90 × 12,5		
158,50	265 × 90 × 12,5				
170,70	280 × 90 × 13,0				

Länge des Schiffes	Schottplatten	Länge des Schiffes	Schottplatten	Länge des Schiffes	Schottplatten
m	mm	m	mm	m	mm
61,00 und darunter	7,5	48,80 und darunter	6,0	48,80 und darunter	5,0
115,80 und darüber	11,0	122,00 und darüber	9,5	122,00 und darüber	7,5

Für dazwischenliegende Schiffslängen wird die Dicke der Schottplatten durch Mitteln bestimmt.

Appliances for Closing Access Openings in Bulkheads at ends of Detached Superstructures

Rule XLIII

Class 1 Closing Appliances

These appliances are of iron and steel, are in all cases permanently and strongly attached to the bulkhead, are framed, stiffened and fitted so that the whole structure is of equivalent strength to the unpierced bulkhead, and are weathertight when closed. The means for securing these appliances are permanently attached to the bulkhead or to the appliances, and the latter are so arranged that they can be closed and secured from both sides of the bulkhead or from the deck above. The sills of the access openings are at least 15 inches above the deck.

Dispositifs de fermeture des ouvertures pratiquées dans les cloisons des superstructures détachées

Règle XLIII

Dispositifs de fermeture de la Classe 1

Ces dispositifs doivent être en fer ou en acier, et dans tous les cas attachés solidement et d'une façon permanente à la cloison, entourés d'un cadre, raidis et installés d'une manière telle que l'ensemble de la structure soit d'une solidité équivalente à celle de la cloison intacte; ils doivent être étanches aux intempéries lorsqu'ils sont fermés. Les appareils prévus pour assujettir ces fermetures doivent être attachés d'une façon permanente à la cloison ou aux fermetures elles-mêmes et ces dernières doivent être disposées de telle sorte qu'elles puissent être fermées et assujetties de l'un et l'autre côté de la cloison ou du pont situé au-dessus. Les seuils des ouvertures d'accès doivent s'élever au moins à 380 millimètres au-dessus du pont.

Verschlüsse für Zugangsöffnungen in Schotten freistehender Aufbauten

Regel XLIII

Verschlüsse Klasse I

Diese Verschlüsse müssen aus Eisen oder Stahl hergestellt, in allen Fällen fest und sicher mit den Schotten verbunden, mit Rahmen versehen, abgesteift und so angebracht sein, daß die ganze Bauweise ebenso fest wie das undurchbrochene Schott ist, und daß sie ferner in geschlossenem Zustande wetterdicht sind. Die Mittel zur Sicherung dieser Verschlüsse müssen fest an den Schotten oder an den Verschlüssen angebracht und letztere so angeordnet sein, daß sie von beiden Seiten des Schotts oder von dem Deck darüber aus geschlossen und gesichert werden können. Die Zugangsöffnungen müssen Sülle von wenigstens 380 mm Höhe über Deck haben.

Rule XLIV

Class 2 Closing Appliances

These appliances are (a) strongly framed hard wood hinged doors, which are not more than 30 inches wide nor less than 2 inches thick; or (b) shifting boards fitted for the full height of the opening in channels riveted to the bulkhead, the shifting boards being at least 2 inches thick where the width of opening is 30 inches or less, and increased in thickness at the rate of 1 inch for each additional 15 inches of width, or (c) portable plates of equal efficiency.

Règle XLIV

Dispositifs de fermeture de la Classe 2

Ces dispositifs sont: (a) des portes à charnière en bois dur munies d'un encadrement solide; elles ne doivent pas avoir plus de 0m76 de large ni moins de 50 millimètres d'épaisseur; ou (b) des madriers mobiles placés sur toute la hauteur de l'ouverture dans des fers en U rivés à la cloison. Les madriers mobiles doivent avoir au moins 50 millimètres d'épaisseur lorsque la largeur de l'ouverture est inférieure ou égale à 0m76; leur épaisseur sera augmentée de 25 millimètres pour chaque augmentation de 380 millimètres sur la largeur; ou (c) des tôles démontables d'une efficacité équivalente.

Regel XLIV

Verschlüsse Klasse II

Diese Verschlüsse sind

a) Hängetüren aus Hartholz in kräftigem Rahmen, die nicht über 0,76 m breit und nicht unter 50 mm dick sind;
b) Einsatzplanken in voller Höhe der Öffnung in U-Eisen, die mit dem Schott vernietet sind; die Planken müssen bei einer Breite der Öffnungen von 0,76 m oder weniger mindestens 50 mm dick sein, und ihre Dicke muß für je 380 mm zusätzlicher Breite um 25 mm vergrößert werden;
c) ebenso wirksame losnehmbare Platten.

Temporary Appliances tor Closing Openings in Superstructure Decks

Rule XLV

Temporary closing appliances for middle line openings in the deck of an enclosed superstructure consist of—

Dispositifs pour la fermeture temporaire des ouvertures dans les ponts de superstructures

Règle XLV

Les dispositifs de fermeture temporaire pour les ouvertures pratiquées dans l'axe du pont d'une superstructure fermée consistent en:

Losnehmbare Verschlüsse für Öffnungen in Aufbaudecks

Regel XLV

Losnehmbare Verschlüsse

für Öffnungen in der Mittellinie des Decks geschlossener Aufbauten bestehen aus:

(a) a steel coaming not less than 9 inches in height efficiently riveted to the deck;

(b) hatchway covers as required by Rule X, secured by hemp lashings; and

(c) hatchway supports as required by Rules XI and XII and Table 1 or 2.

(a) une hiloire en acier solidement rivée au pont et dont la hauteur ne devra pas être inférieure à 229 millimètres;

(b) des panneaux de fermeture conformes à la Règle X, et tenus en place par des saisines en chanvre;

(c) des supports de panneaux conformes aux Règles XI et XII et aux Tables 1 ou 2.

a) einem stählernen Süll von mindestens 229 mm Höhe, das sachgemäß mit dem Deck vernietet ist;

b) Lukendeckel nach Regel X, die durch Hanftaue gesichert sind;

c) Lukenbalken nach Regel XI und XII und Tafel 1 und 2.

Effective Length of Detached Superstructures

Rule XLVI

General

Where exposed bulkheads at the ends of poops, bridges, and forecastles are not of efficient construction (see Rule XLII) they are considered as non-existent.

Where in the side plating of a superstructure there is an opening not provided with permanent means of closing, the part of the superstructure in way of the opening is regarded as having no affective length.

Where the height of a superstructure is less than the standard its length is reduced in the ratio of the actual to the standard height. Where the height exceeds the standard, no increase is made in the length of the superstructure.

Longueur effective des superstructures détachées

Règle XLVI

Généralités

Lorsque les cloisons exposées aux extrémités des dunettes, châteaux et gaillards ne sont pas d'une construction efficace (voir Règle XLII) elles sont considérées comme non existantes.

Lorsqu'une ouverture non munie d'un dispositif de fermeture permanent est pratiquée dans le bordé extérieur d'une superstructure, la partie de la superstructure placée par le travers de l'ouverture est considérée comme n'ayant aucune longueur effective.

Lorsque la hauteur d'une superstructure est plus petite que la hauteur réglementaire, sa longueur est réduite dans le rapport de la hauteur réelle à la hauteur réglementaire. Lorsque la hauteur de la superstructure dépasse la hauteur réglementaire, la longueur de la superstructure n'est pas augmentée.

Wirksame Länge freistehender Aufbauten

Regel XLVI

Allgemeines

Wenn ungeschützte Endschotte einer Poop, Brücke oder Back nicht genügend stark gebaut sind (siehe Regel XLII), gelten sie als nicht vorhanden.

Wenn die Seitenbeplattung eines Aufbaus eine nicht mit festen Verschlüssen versehene Öffnung hat, gilt der Teil des Aufbaus im Bereich der Öffnung, als ob er keine wirksame Länge habe.

Wenn die Höhe eines Aufbaus geringer als die normale Höhe ist, wird seine Länge im Verhältnis der vorhandenen zur normalen Höhe verringert. Wenn die vorhandene Höhe die normale überschreitet, wird die Länge des Aufbaus nicht vergrößert.

Rule XLVII

Poop

Where there is an efficient bulkhead and the access openings are fitted with Class 1 closing appliances, the length to the bulkhead is effective. Where the access openings in an efficent bulkhead are fitted with Class 2 closing appliances and the length to the bulkhead is ·5 L or less, 100 per cent. of that length is effective; where the length is ·7 L or more, 90 per cent. of that length is effective; where the length is between ·5 L and ·7 L, an intermediate percentage of that length is effective; where an allowance is given for an efficent adjacent trunk (see Rule LI), 90 per cent. of the

Règle XLVII

Dunette

Lorsqu'il y a une cloison efficace et lorsque les ouvertures d'accès sont munies de fermetures de la classe 1, la longueur jusqu'à la cloison est effective. Lorsque les ouvertures d'accès pratiquées dans une cloison efficace sont munies de fermetures de la classe 2 et lorsque la longueur jusqu'à la cloison est égale ou inférieure à 0,5 L, 100 pour cent de cette longueur sont effectifs; lorsque la longueur jusqu'à la cloison est égale ou supérieure à 0,7 L, 90 pour cent de cette longueur sont effectifs; lorsque la longueur jusqu'à la cloison est comprise entre 0,5 et 0,7

Regel XLVII

Poop

Wenn ein genügend starkes Schott vorhanden ist und die Zugangsöffnungen mit Verschlüssen der Klasse I versehen sind, rechnet die wirksame Länge bis zu diesem Schott. Wenn die Zugangsöffnungen in einem genügend starken Schott mit Verschlüssen der Klasse II versehen sind und die Länge bis zu dem Schott 0,5 L oder weniger beträgt, rechnet die ganze Länge als wirksam; wenn die Länge 0,7 L oder mehr beträgt, rechnen 90 v. H. dieser Länge als wirksam; wenn die Länge zwischen 0,5 L und 0,7 L liegt, rechnet ein entsprechender Hundertteil dieser Länge als wirksam; wenn eine Vergünstigung für einen

length to the bulkhead is to be taken as effective. 50 per cent. of the length of an open poop or of an open extension beyond an efficient bulkhead is effective.

L, un pourcentage intermédiaire de cette longueur est effectif, et lorsqu'une déduction est accordée pour un trunk efficace contigu (voir Règle LI), 90 pour cent de cette longueur sont effectifs. 50 pour cent de la longueur d'une dunette ouverte ou d'un prolongement ouvert de la dunette au-delà d'une cloison efficace sont effectifs.

genügend starken Trunk in Verbindung mit dem Aufbau (siehe Regel LI) gewährt wird, sind 90 v. H. der Länge bis zum Schott als wirksam einzusetzen. 50 v. H. der Länge einer offenen Poop oder eines offenen Teiles vor einem genügend starken Schott werden als wirksam gerechnet.

Rule XLVIII

Raised Quarter Deck

Where there is an efficient intact bulkhead, the length to the bulkhead is effective. Where the bulkhead is not intact, the superstructure is considered as a poop of less than standard height.

Règle XLVIII

Demi-dunette

Lorsqu'il y a une cloison efficace intacte, la longueur jusqu'à la cloison est effective. Lorsque la cloison n'est pas intacte la superstructure est considérée comme une dunette de hauteur moindre que la hauteur réglementaire.

Regel XLVIII

Erhöhtes Quarterdeck

Wenn ein genügend starkes, undurchbrochenes Schott vorhanden ist, rechnet die wirksame Länge bis zu diesem Schott. Wo das Schott durchbrochen ist, gilt der Aufbau als Poop von geringerer als der normalen Höhe.

Rule XLIX

Bridge

Where there is an efficient bulkhead at each end, and the access openings in the bulkheads are fitted with Class 1 closing appliances, the length between the bulkheads is effective.

Where the access openings in the forward bulkhead are fitted with Class 1 closing appliances and the access openings in the after bulkhead with Class 2 closing appliances, the length between the bulkheads is effective; where an allowance is given for an efficient trunk, adjacent to the after bulkhead (see Rule LI), 90 per cent. of the length is effective. Where the access openings in both bulkheads are fitted with Class 2 closing appliances, 90 per cent. of the length between the bulkheads is effective. Where the access openings in the forward bulkhead are fitted with Class 1 or Class 2 closing appliances and the access openings in the after bulkhead have no closing appliances, 75 per cent. of the length between the bulkheads is effective. Where the access openings in both bulkheads have no closing appliances, 50 per cent. of the length is effective. 75 per cent. of the length of an open extension beyond the after bulkhead,

Règle XLIX

Château

Lorsqu'il y a une cloison efficace à chaque extrémité et lorsque les ouvertures d'accès dans ces cloisons sont munies de fermetures de la classe 1, la longueur comprise entre les cloisons est effective.

Lorsque les ouvertures d'accès dans la cloison avant sont munies de fermetures de la classe 1 et lorsque les ouvertures dans la cloison arrière sont munies de fermetures de la classe 2 la longueur entre les cloisons est effective et lorsqu'une déduction est accordée pour un trunk efficace attenant à la cloison arrière (voir Règle LI), 90 pour cent de la longueur sont effectifs. Lorsque les ouvertures d'accès dans les deux cloisons sont munies de fermetures de la classe 2, 90 pour cent de la longueur entre les cloisons sont effectifs. Lorsque les ouvertures d'accès dans la cloison avant sont munies de fermetures de la classe 1 ou de la classe 2 et lorsque les ouvertures d'accès de la cloison arrière n'ont pas de fermetures, 75 pour cent de la longueur entre les cloisons sont effectifs. Lorsque les ouvertures d'accès de deux cloisons n'ont pas de dispositifs de fermetures, 50 pour cent de la longueur sont

Regel XLIX

Brücke

Wenn ein genügend starkes Schott an jedem Ende vorhanden ist und die Zugangsöffnungen in den Schotten mit Verschlüssen der Klasse I versehen sind, rechnet die Länge zwischen den Schotten als wirksam.

Wenn die Zugangsöffnungen im Frontschott mit Verschlüssen der Klasse I und die Zugangsöffnungen im hinteren Schott mit Verschlüssen der Klasse II versehen sind, rechnet die Länge zwischen den Schotten als wirksam; wenn eine Vergünstigung für einen genügend starken Trunk in Verbindung mit dem hinteren Schott (siehe Regel LI) gewählt wird, rechnen 90 v. H. der Länge als wirksam. Wenn die Zugangsöffnungen in beiden Schotten mit Verschlüssen der Klasse II versehen sind, rechnen 90 v. H. der Länge zwischen den Schotten als wirksam. Wenn die Zugangsöffnungen in dem vorderen Schott Verschlüsse der Klasse I oder II und die Zugangsöffnungen in dem hinteren Schott keine Verschlüsse haben, rechnen 75 v. H. der Länge zwischen den Schotten als wirksam. Wenn die Zugangsöffnungen in beiden Schotten keine Verschlüsse haben, rechnen 50 v. H. der Länge als wirksam. 75 v. H. der Länge eines offenen Teiles hinter dem hinteren Schott und 50 v. H. eines sol-

and 50 per cent. of that beyond the forward bulkhead, are effective.

effectifs. 75 pour cent de la longueur d'un prolongement ouvert de château au-delà de la cloison arrière et 50 pour cent de la longueur d'un prolongement ouvert au-delà de la cloison avant sont effectifs.

chen vor dem Frontschott werden als wirksam gerechnet.

Rule L

Forecastle

Where there is an efficient bulkhead and the access openings are fitted with Class 1 or Class 2 closing appliances, the length to the bulkhead is effective. Where no closing appliances are fitted and the sheer forward of amidships is not less than the standard sheer, 100 per cent. of the length of the forecastle forward of ·1 L from the forward perpendicular is effective; where the sheer forward is half the standard sheer or less, 50 per cent. of that length is effective; and where the sheer forward is intermediate between the standard and half the standard sheer, an intermediate percentage of that length is effective. 50 per cent. of the length of an open extension beyond the bulkhead or beyond ·1 L from the forward perpendicular is effective.

Règle L

Gaillard

Lorsqu'il y a une cloison efficace et lorsque les ouvertures d'accès sont munies de dispositifs de fermeture de la Classe 1 ou 2, la longueur jusqu'à la cloison est effective. Lorsqu'il n'y a pas de dispositifs de fermeture et lorsque la tonture en avant de la demi longueur du navire n'est pas inférieure à la tonture réglementaire, 100 pour cent de la longueur du gaillard sur l'avant de 0,1 L, mesuré à partir de la perpendiculaire avant, sont effectifs; lorsque la tonture à l'avant est égale ou inférieure à la moitié de la tonture réglementaire, 50 pour cent de cette longueur sont effectifs; lorsque la tonture à l'avant est intermédiaire entre la tonture réglementaire et la demi-tonture réglementaire un pourcentage intermédiaire de cette longueur est effectif. 50 pour cent de la longueur d'un prolongement ouvert du gaillard en arrière de la cloison ou au delà de 0,1 L, en arrière de la perpendiculaire avant, sont effectifs.

Regel L

Back

Wenn ein genügend starkes Schott vorhanden ist und die Zugangsöffnungen mit Verschlüssen der Klasse I oder II versehen sind, rechnet die Länge bis zum Schott als wirksam. Wenn keine Verschlüsse vorhanden sind und der Sprung im Vorschiff nicht geringer als der Normalsprung ist, rechnet die Länge der Back im Bereich von 0,1 L vom vorderen Lot aus als wirksam; wenn der Sprung vorne die Hälfte des Normalsprungs oder weniger beträgt, rechnen 50 v. H. dieser Länge als wirksam; und wenn der Sprung vorne zwischen dem Normalsprung und der Hälfte des Normalsprungs liegt, rechnet ein entsprechender Hundertteil dieser Länge als wirksam. 50 v. H. der Länge eines offenen Teiles außerhalb des Schotts oder hinter 0,1 L vom vorderen Lot rechnen als wirksam.

Rule LI

Trunk

A trunk or similar structure which does not extend to the sides of the ship is regarded as efficient provided that—

(a) the trunk is at least as strong as a superstructure;

(b) the hatchways are in the trunk deck, and comply with the requirements of Rules VIII to XVI, and the width of the trunk deck stringer provides a satisfactory gangway and sufficient lateral stiffness;

(c) a permanent working platform fore and aft fitted with guard rails is provided by the trunk deck,

Règle LI

Trunk

Un trunk ou toute autre construction semblable qui ne s'étend pas jusqu'aux murailles du navire est considéré comme efficace à condition que:

(a) le trunk soit au moins aussi solide qu'une superstructure;

(b) les panneaux soient sur le pont du trunk et satisfassent aux prescriptions des Règles VIII à XVI, que la largeur de la gouttière de pont du trunk constitue une passerelle satisfaisante et apporte une rigidité latérale suffisante;

(c) une plateforme de manœuvre permanente s'étendant de l'avant et à l'arrière et munie de garde-

Regel LI

Trunk

Ein Trunk oder ein ähnlicher Aufbau, der sich nicht bis an die Schiffsseiten erstreckt, gilt als wirksam, vorausgesetzt,

a) daß der Trunk mindestens so stark wie ein Aufbau ist;

b) daß die Luken auf dem Trunkdeck liegen und den Erfordernissen von Regel VIII bis XVI entsprechen, und daß die Breite des Trunkdeckstringers einen geeigneten Verkehrsgang bildet und eine genügende seitliche Festigkeit ergibt;

c) daß durch das Trunkdeck oder durch getrenntstehende Trunks, die vermittels geeigneter, fester Laufbrücken

or by detached trunks connected to other superstructures by efficient permanent gangways;

(d) ventilators are protected by the trunk, by watertight covers or by equivalent means;

(e) open rails are fitted on the weather portions of the freeboard deck in way of the trunk for at least half their length;

(f) the machinery casings are protected by the trunk, by a superstructure of standard height, or by a deck house of the same height and of equivalent strength.

Where access openings in poop and bridge bulkheads are fitted with Class 1 closing appliances, 100 per cent. of the length of an efficient trunk reduced in the ratio of its mean breadth to B is added to the effective length of the superstructures. Where the access openings in these bulkheads are not fitted with Class 1 closing appliances 90 per cent. is added.

The standard height of a trunk is the standard height of a bridge.

Where the height of the trunk is less than the standard height of a bridge, the addition is reduced in the ratio of the actual to the standard height; where the height of hatchway coamings on the trunk deck is less than the standard height of coamings (see Rule IX), a reduction from the actual height of trunk is to be made which corresponds to the difference between the actual and the standard height of coamings.

corps soit constituée par le pont du trunk ou par des trunks détachés reliés aux autres superstructures par des passerelles permanentes efficaces;

(d) les manches à air soient protégées par le trunk, par des couvercles étanches ou de dispositifs équivalents;

(e) des rambardes soient placées sur les parties exposées du pont de francbord par le travers du trunk sur la demi-longueur au moins des dites parties exposées;

(f) les encaissements de la machine soient protégés par le trunk, au moyen d'une superstructure de hauteur réglementaire ou au moyen d'un rouf de même hauteur et de solidité équivalente.

Lorsque les ouvertures d'accés dans les cloisons de la dunette ou du château sont munies de fermetures de la classe 1, 100 pour cent de la longueur d'un trunk efficace, réduits dans le rapport de la largeur moyenne de ce trunk à B, sont ajoutés à la longueur effective des superstructures. Lorsque les ouvertures d'accès de ces cloisons ne sont pas munies de fermetures de la classe 1, 90 pour cent sont ajoutés.

La hauteur réglementaire d'un trunk est égale à la hauteur réglementaire d'un château.

Lorsque la hauteur du trunk est moindre que la hauteur réglementaire d'un château, l'augmentation est réduite dans le rapport de la hauteur réelle à la hauteur réglementaire; lorsque la hauteur des hiloires de panneaux sur le pont du trunk est moindre que la hauteur réglementaire des hiloires de panneaux (voir Règle IX), une réduction doit être faite sur la hauteur réelle du trunk, réduction qui doit correspondre à la différence entre la hauteur réelle et la hauteur réglementaire des hiloires de panneaux.

mit anderen Aufbauten verbunden sind, eine feste, mit Geländer versehene, über das ganze Schiff laufende Verkehrsplattform gebildet wird;

d) daß Lüfter durch den Trunk, durch wasserdichte Verschlüsse oder durch gleichwertige Mittel geschützt sind;

e) daß auf freiliegenden Freibordecks im Bereiche des Trunks für mindestens die halbe Trunklänge offene Geländer vorgesehen sind;

f) daß die Maschinenschächte durch den den Trunk, durch einen Aufbau von normaler Höhe oder durch ein ebenso hohes und ebenso stark gebautes Deckshaus geschützt sind.

Wenn Zugangsöffnungen in den Poop- und Brückenschotten mit Verschlüssen der Klasse I versehen sind, wird die gesamte Länge eines genügend starken Trunks im Verhältnis seiner mittleren Breite zu B verringert, der wirksamen Länge der Aufbauten zugeschlagen. Wenn Zugangsöffnungen in diesen Schotten nicht mit Verschlüssen der Klasse I versehen sind, werden 90 v. H. zugeschlagen.

Die normale Höhe eines Trunks ist gleich der normalen Höhe einer Brücke.

Wenn die Höhe des Trunks geringer als die normale Höhe einer Brücke ist, wird der Zuschlag im Verhältnis der vorhandenen zur normalen Höhe verringert; wenn die Höhe der Lukfülle auf dem Trunkdeck geringer als die normale Süllhöhe ist (siehe Regel IX), wird ein Abzug von der vorhandenen Höhe des Trunks gemacht, der dem Unterschiede zwischen der vorhandenen und der normalen Süllhöhe entspricht.

Effektive Length of Enclosed Superstructures with Middle Line Openings

Rule LII

Enclosed Superstructure with Middle Line Openings in the deck not Provided with Permanent Means of Closing

Where there is an enclosed superstructure with one or more middle line openings in the deck not provided with permanent means of closing (see Rules VIII to XVI), the effective length of the superstructure is determined as follows:—

(1) Where efficient temporary closing appliances are not provided for the middle line deck openings (see Rule XLV), or the breadth of opening is 80 per cent. or more of the breadth B_1, of the superstructure deck at the middle of the opening, the ship is considered as having an open well in way of each opening, and freeing ports are to be provided in way of this well. The effective length of superstructure between openings is governed by Rules XLVII, XLIX, and L.

(2) Where efficient temporary closing appliances are provided for middle line deck openings and the breadth of opening is less than ·8 B_1, the effective length is governed by Rules XLVII, XLIX, and L, except that where access openings in 'tween deck bulkheads are closed by Class 2 closing appliances, they are regarded as being closed by Class 1 closing appliances in determining the effective length. The total effective length is obtained by adding to the length determined by (1) the difference between this length and the length of the ship modified in the ratio of— $\frac{B_1-b}{B_1}$ where b = breadth of deck opening;

where $\frac{B_1-b}{B_1}$ is greater than ·5 it is taken as . 5.

Longueur effective des superstructures fermées avec ouvertures dans l'axe

Règle LII

Superstructures fermées avec ouvertures axiales dans le pont, non pourvues de moyens de fermeture permanents

Lorsqu'il y a une superstructure fermée avec une ou plusieurs ouvertures axiales dans le pont, non pourvues de moyens de fermeture permanents (voir Règles VIII à XVI), la longueur effective de la superstructure est déterminée comme il suit:

(1) Lorsque des dispositifs de fermeture temporaires efficaces ne sont pas prévus pour les ouvertures axiales dans le pont (voir Règle XLV) ou lorsque la largeur de l'ouverture est égale ou supérieure à 80 pour cent de la largeur B_1 du pont de superstructures au milieu de l'ouverture, le navire est considéré comme ayant un puits ouvert par le travers de chaque ouverture et des sabords de décharge doivent être prévus par le travers de ce puits. La longueur effective d'une superstructure, entre les ouvertures, est déterminée d'après les Règles XLVII, XLIX et L.

(2) Lorsque des dispositifs de fermeture temporaires efficaces sont prévus pour les ouvertures axiales dans le pont et lorsque la largeur des ouvertures est inférieure à 0,8 B_1, la longueur effective est déterminée d'après les Règles XLVII, XLIX et L; toutefois lorsque les ouvertures d'accès dans les cloisons d'entrepont sont fermées par des dispositifs de fermeture de la classe 2, elles sont considérées, pour le calcul de la longueur effective, comme étant fermées par des dispositifs de la classe 1. La longueur effective totale s'obtient en ajoutant à la longueur déterminée au paragraphe (1) ci-dessus la différence entre cette longueur et la longueur du navire corrigée dans le rapport: $\frac{B_1-b}{B_1}$ où b est la largeur de l'ouverture dans le pont.

Lorsque $\frac{B_1-b}{B_1}$ est supérieur à 0,5 : 0,5 est la valeur maximum admise.

Wirksame Länge geschlossener Aufbauten mit Öffnungen in der Mittellinie

Regel LII

Geschlossene Aufbauten mit Decksöffnungen in der Mittellinie ohne feste Verschlüsse

Wenn ein geschlossener Aufbau mit einer oder mehreren Decksöffnungen in der Mittellinie ohne feste Verschlüsse (siehe Regel VIII bis XVI) vorhanden ist, wird die wirksame Länge des Aufbaus wie folgt bestimmt:

1. Wenn geeignete losnehmbare Verschlüsse für solche Decksöffnungen (siehe Regel XLV) nicht vorgesehen sind, oder die Breite der Öffnungen 80 v. H. oder mehr von der Breite B_1 des Aufbaudecks in der Mitte der Öffnung beträgt, gilt das Schiff als Schiff mit offener Well im Bereich jeder Öffnung, und im Bereiche dieser Well sind Wasserpforten anzuordnen. Die wirksame Länge des Aufbaus zwischen den Öffnungen wird nach den Regeln XLVII, XLIX und L bestimmt.

2. Wenn geeignete losnehmbare Verschlüsse für solche Decksöffnungen in der Mittellinie vorgesehen sind und die Breite der Öffnungen geringer als 0,8 B_1 ist, wird die wirksame Länge nach Regel XLVII, XLIX und L bestimmt; dabei werden für die Bestimmung der wirksamen Länge die Verschlüsse der Klasse II für Zugangsöffnungen in den Zwischendeckschotten wie solche der Klasse I bewertet. Um die gesamte wirksame Länge zu erhalten, wird die nach 1. bestimmte Länge um den Unterschied zwischen dieser Länge und der Schiffslänge vermehrt, nachdem dieser im Verhältnis von

$$\frac{B_1 - b}{B_1}$$

berichtigt ist; b bedeutet hierin die Breite der Decksöffnung.

Wenn $\frac{B_1 - b}{B_1}$ größer ist als 0,5, ist der Wert 0,5 einzusetzen.

Deductions for Superstructures

Rule LIII

Deductions for Superstructures

Where the effective length of superstructures is 1 · 0 L, the deduction from the freeboard is 14 inches at 80 feet length of ship, 34 inches at 280 feet length, and 42 inches at 400 feet length and above; deductions at intermediate lengths are obtained by interpolation. Where the total effective length of superstructures is less than 1 · 0 L the deduction is a percentage obtained from the following Table: —

Déductions pour superstructures

Règle LIII

Déductions pour superstructures

Lorsque la longueur effective de superstructure est égale à L, la déduction à apporter au franc-bord est de 356 millimètres pour une longueur de navire égale à 24m40, elle est de 864 millimètres pour une longueur de 85m30 et de 1067 millimètres pour une longueur de 122 mètres et au-dessus. Les déductions à apporter pour les valeurs intermédiaires de la longueur sont obtenues par interpolation.

Lorsque la longueur effective totale des superstructures est moindre que L, la déduction est un pourcentage pris dans la table suivante.

Abzüge für Aufbauten

Regel LIII

Abzüge für Aufbauten

Wenn die wirksame Länge von Aufbauten 1,0 L beträgt, beträgt der Abzug vom Freibord 356 mm bei 24,40 m Schiffslänge, 864 mm bei 85,30 m Länge und 1067 mm bei 122,00 m Länge und darüber; die Abzüge für dazwischenliegende Längen werden durch Mitteln bestimmt. Wenn die gesamte wirksame Länge von Aufbauten kleiner als 1,0 L ist, ergibt sich der für den Abzug gültige Hundertteil aus der folgenden Tafel:

Superstructures	Total Effective Length of Superstructure (E)											Line
	0	·1 L	·2 L	·3 L	·4 L	·5 L	·6 L	·7 L	·8 L	·9 L	10·L	
	Per cent	Per cent	Per cent	Per cent	Per cent	Per cent	Per cent	Per cent	Per cent	Per cent	Per cent	
All types with forecastle and without detached bridge	0	5	10	15	23 · 5	32	46	63	75 · 3	87 · 7	100	A
All types with forecastle and detached bridge* .	0	6 · 3	12 · 7	19	27 · 5	36	46	63	75 · 3	87 · 7	100	B

* Where the effective length of a detached bridge is less than ·2 L the percentages are obtained by interpolation between lines B and A.

Where no forecastle is fitted the above percentages are reduced by 5.

Percentages for intermediate lengths of superstructures are obtained by interpolation.

Superstructures	Longueur totale effective des superstructures (E)											Ligne
	0	0,1 L	0,2 L	0,3 L	0,4 L	0,5 L	0,6 L	0,7 L	0,8 L	0,9 L	L	
	Pour cent	Pour cent	Pour cent	Pour cent	Pour cent	Pour cent	Pour cent	Pour cent	Pour cent	Pour cent	Pour cent	
Tous types avec gaillard et sans château détaché .	0	5	10	15	23,5	32	46	63	75,3	87,7	100	A
Tous types avec gaillard et avec château détaché*	0	6,3	12,7	19	27,5	36	46	63	75,3	87,7	100	B

* Lorsque la longueur effective du château est inférieure à 0,2 L les pourcentages sont obtenus par interpolation entre les lignes B et A.

Lorsqu'il n'existe pas de gaillard, les pourcentages ci-dessus sont réduits de 5.

Les pourcentages de réduction pour les valeurs intermédaires de la longueur des superstructures sont obtenus par interpolation.

Aufbauten	Wirksame Gesamtlänge der Aufbauten E										
	0	0,1 L	0,2 L	0,3 L	0,4 L	0,5 L	0,6 L	0,7 L	0,8 L	0,9 L	1 L
	v. H.	v. H.	v. H.	v. H.	v. H.	v. H.	v. H.	v. H.	v. H.	v. H.	v. H.
A. Alle Schiffe mit einer Back und ohne freistehende Brücke . . .	0	5,0	10,0	15	23,5	32	46	63	75,3	87,7	100
B. Alle Schiffe mit einer Back und mit freistehender Brücke [1]) . . .	0	6,3	12,7	19	27,5	36	46	63	75,3	87,7	100

[1]) Wenn die wirksame Länge einer freistehenden Brücke kleiner als 0,2 L ist, werden die Hundertteile durch Mitteln zwischen A und B bestimmt.

Wenn keine Back vorhanden ist, werden die obengenannten Bruchteile um 5 verkleinert.

Bruchteile für dazwischenliegende Längen von Aufbauten werden durch Mitteln bestimmt.

Cheer

Rule LIV

General

The sheer is measured from the deck at side to a line of reference drawn parallel to the keel through the sheer line at amidships.

In ships designed to trim by the stern in service, the sheer may be measured in relation to the load line, provided an additional mark is placed at ·25 L forward of amidships, to indicate the assigned load line. This mark is to be similar to the load line disc amidships.

In flush deck ships and in ships with detached superstructures the sheer is measured at the freeboard deck.

In ships with topsides of unusual form in which there is a step or break in the topsides, the sheer is considered in relation to the equivalent depth amidships (see Rule XXXV).

In ships with a superstructure of standard height which extends over the whole length of the freeboard deck, the sheer is measured at the superstructure deck; where the height exceeds the standard, the sheer may be considered in relation to the standard height.

Where a superstructure is intact or access openings in its enclosing bulkheads are fitted with Class 1 closing appliances, and the superstructure deck has at least the same

Tonture

Règle LIV

Généralités

La tonture est mesurée depuis le pont en abord jusqu'à une ligne de référence tracée parallèlement à la quille au milieu du navire et tangente à la ligne de tonture.

Dans les navires prévus pour naviguer avec un tirant d'eau arrière plus grand que le tirant d'eau avant, la tonture peut être mesurée d'après la ligne de charge à condition qu'une marque additionnelle soit placée à 0,25 L en avant du milieu pour indiquer la ligne de charge assignée. Cette marque doit être semblable au disque de franc-bord au milieu du navire.

Dans les navires à pont découvert et dans les navires à superstructures détachées la tonture est mesurée au pont de franc-bord.

Dans les navires dont les parties hautes des murailles sont d'une forme particulière avec un retrait ou une brisure, la tonture est évaluée d'après le creux équivalent au milieu du navire (voir Règle XXXV).

Dans les navires ayant une superstructure de hauteur réglementaire, s'étendant sur toute la longueur du pont de franc-bord, la tonture est mesurée au pont de la superstructure. Lorsque la hauteur est supérieure à la hauteur réglementaire la tonture peut être évaluée d'après la hauteur réglementaire. Lorsqu'une superstructure est intacte ou lorsque les ouvertures des cloisons qui la limitent sont munies de fermetures de la classe 1 et lorsque le pont de

Sprung

Regel LIV

Allgemeines

Der Sprung wird von der Seite des Decks bis zu einer Linie gemessen, die gleichlaufend mit dem Kiel mittschiffs an die Sprunglinie gezogen wird.

Bei steuerlastigen Schiffen kann der Sprung auf die Ladelinie bezogen werden unter der Bedingung, daß eine zusätzliche Marke auf 0,25 L vor der Schiffsmitte angebracht wird, um den bestimmten Freibord zu bezeichnen. Diese Marke muß der Freibordmarke mittschiffs entsprechen.

Bei Glattdecksschiffen und bei Schiffen mit freistehenden Aufbauten ist der Spung des Freiborddecks zu messen.

Bei Schiffen, deren Außenhaut im oberen Teil von ungewöhnlicher Form ist und in einer Stufe oder einem Knick verläuft, ist der Sprung auf die entsprechende Höhe mittschiffs zu beziehen (siehe Regel XXXV).

Bei Schiffen mit normal hohem Aufbau über die ganze Länge des Freiborddecks ist der Sprung des Aufbaudecks zu messen; wenn die vorhandene Höhe die normale überschreitet, kann der Sprung auf die normale Höhe bezogen werden.

Wenn ein Aufbau geschlossen ist oder die Zwangsöffnungen in seinen Endschotten mit Verschlüssen der Klasse I versehen sind und das Aufbaudeck mindestens denselben Sprung wie das freiliegende Freiborddeck hat, wird der Sprung des geschlosse-

sheer as the exposed freeboard deck, the sheer of the enclosed portion of the freeboard deck is not taken into account.

superstructure a au moins la même tonture que le pont de franc-bord exposé, il n'est pas tenu compte de la tonture dans la partie couverte du pont de franc-bord.

nen Teiles des Freibordbecks nicht berücksichtigt.

Rule LV

Standard Sheer Profile

The ordinates (in inches) of the standard sheer profile are given in the following Table, where L is the number of feet in the length of the ship:—

Station	Ordinate	Factor
A. P.	·1 L + 10	1
1/6 L from A. P.	·0445 L + 4·45	4
1/3 L from A. P.	·011 L + 1·1	2
Amidships . .	0	4
1/3 L from F. P.	·022 L + 2·2	2
1/6 L from F. P.	·089 L + 8·9	4
F. P.	·2 L + 20	1

A. P. = After end of Summer load water-line.
F. P. = Fore end of Summer load water line.

Règle LV

Ligne de tonture réglementaire

Les ordonnées en centimètres de la ligne de tonture réglementaire sont données dans la table suivante, où L est la longueur du navire en mêtres:

Position	Ordonnées	Facteur
P. A. R.	0,833 L + 25,4	1
1/6 L de P. A. R.	0,37 L + 11,3	4
1/3 L de P. A. R.	0,0925 L + 2,825	2
Milieu	0,	4
1/3 L de P. A. V.	0,185 L + 5,65	2
1/6 L de P. A. V.	0,74 L + 22,6	4
P. A. V.	1,666 L + 50 8	1

P. A. R. = Extrémité arrière de la ligne de flottaison correspondant au franc-bord d'été.
P. A. V. = Extrémité avant de la ligne de flottaison correspondant au franc-bord d'été.

Regel LV

Normale Sprungkurve

Die Ordinaten (in Zentimetern) für die normale Sprungkurve sind in der folgenden Tafel angegeben, in der L die Schiffslänge in Metern bedeutet:

Lage	Ordinaten	Beiwert
H. L.	0,833 L + 25,4	1
1/6 L von H. L.	0,37 L + 11,3	4
1/3 L von H. L.	0,0925 L + 2,825	2
Mitte	0,	4
1/3 L von V. L.	0,185 L + 5,65	2
1/6 L von V. L	0,74 L + 22,6	4
V. L.	1,666 L + 50,8	1

H. L. = hinteres Ende der Sommer-Ladelinie.
V. L. = vorderes Ende der Sommer-Ladelinie.

Rule LVI

Measurement of Variations from Standard Sheer Profile

Where the sheer profile differs from the standard, the seven ordinates of each profile are multiplied by the appropriate factors given in the table of ordinates. The difference between the sums of the respective products, devided by 18, measures the deficiency or excess of sheer. Where the after half of the sheer profile is greater than the standard and the forward half is less than the standard, no credit is allowed for the part in excess and the deficiency only is measured.

Where the forward half of the sheer profile exceeds the standard and the after portion of the sheer profile is not less than 75 per cent. of the standard, credit is allowed for the part in excess; where the after part is less than 50 per cent. of the standard no credit is given for the excess sheer forward. Where the after sheer is between 50 per cent. and

Règle LVI

Mesure des écarts avec la ligne de tonture réglementaire

Lorsque la ligne de tonture diffère de la ligne de tonture réglementaire, les sept ordonnées de chacune des deux lignes sont multiplées par les facteurs correspondants donnés dans la table des ordonnées. La différence entre les sommes des produits respectifs divisée par 18 mesure le manque ou l'excès de tonture. Lorsque la moité arrière de la ligne de tonture est plus haute que la ligne de tonture règlementaire et lorsque la moitié avant est moins haute que cette ligne de tonture réglementaire aucune amélioration de francbord n'est accordée pour la partie la plus haute et la diminution correspondant à la partie basse est seule mesurée.

Lorsque la moitié avant de la ligne de tonture est plus haute que la ligne de tonture réglementaire et lorsque la partie arrière de la tonture n'est pas moindre que 75 pour cent de la tonture réglementaire, on doit tenir compte de la partie en excédent. Lorsque la partie arrière a une tonture moindre que 50 pour cent de la valeur de la ton-

Regel LVI

Messung der Abweichungen vom normalen Sprung

Wenn der vorhandene Sprung von dem normalen abweicht, sind die 7 Ordinaten jedes Sprunges mit den zugehörigen, in der Tafel der Ordinaten angegebenen Beiwerten malzunehmen. Der Unterschied zwischen den Summen der verschiedenen Produkte, geteilt durch 18, ergibt das Maß für den größeren oder den kleineren Sprung. Wenn die hintere Hälfte des Sprunges höher und die vordere Hälfte tiefer als normal verlaufen, darf für den Teil mit größerem Sprung keine Vergünstigung eingesetzt werden, vielmehr wird lediglich der kleinere Sprung berücksichtigt.

Wenn die vordere Hälfte des Sprunges höher als normal und die hintere Hälfte des Sprunges nicht tiefer als 75 v. H. des normalen verlaufen, wird für den Teil mit größerem Sprung eine Vergünstigung gewährt; wenn die hintere Hälfte des Sprunges tiefer als 50 v. H. des normalen verläuft, wird für den größeren Sprung vorn eine Vergünstigung nicht gewährt.

75 per cent. of the standard, intermediate allowances may be granted for excess sheer forward.

Rule LVII

Correction for Variations from Standard Sheer Profile

The correction for sheer is the deficiency or excess of sheer (see Rule LVI), multiplied by $\cdot 75 - \frac{S}{2L}$, where S is the total length of superstructure, as defined in Rule XL.

Rule LVIII

Addition for Deficiency in Sheer

Where the sheer is less than the standard, the correction for deficiency in sheer (see Rule LVII) is added to the freeboard.

Rule LIX

Deduction for Excess Sheer

In flush deck ships and in ships where an enclosed superstructure covers ·1 L before and ·1 L abaft amidships, the correction for excess of sheer (see Rule LVII) is deducted from the freeboard; in ships with detached superstructures where no enclosed superstructure covers amidships, no deduction is made from the freeboard; where an enclosed superstructure covers less than ·1 L before and ·1 L abaft amidships, the deduction is obtained by interpolation. The maximum deduction for excess sheer is $1^1/_2$ inches at 100 feet and increases at the rate of $1^1/_2$ inches for each additional 100 feet in the length of the ship.

Round of Beam

Rule LX

Standard Round of Beam

The standard round of beam of the freeboard deck is one-fiftieth of the breadth of the ship.

ture réglementaire, on ne doit pas tenir compte de l'excès de tonture à l'avant. Lorsque la tonture à l'arrière est comprise entre 50 et 75 pour cent de la tonture réglementaire, une correction intermédiaire peut être donnée pour excès de tonture à l'avant.

Règle LVII

Correction pour les écarts avec la ligne de tonture réglementaire

La correction pour la tonture est égale au manque ou à l'excès de tonture (voir Règle LVI) multiplié par $0{,}75 - \frac{S}{2L}$, S étant la longueur totale de superstructures, telle qu'elle est définie par la Règle XL.

Règle LVIII

Addition pour manque de tonture

Lorsque la tonture est moindre que la tonture réglementaire, la correction pour manque de tonture (voir Règle LVII) est ajoutée au franc-bord.

Règle LIX

Déduction pour excès de tonture

Dans les navires à pont découvert et dans ceux dont la superstructure fermée couvre 0,1 L sur l'avant et 0,1 L sur l'arrière du milieu du navire, la correction pour excès de tonture (voir Règle LVII) est déduite du franc-bord; dans les navires à superstructures détachées où aucune superstructure fermée ne couvre le milieu du navire, aucune déduction n'est faite du franc-bord; lorsqu'une superstructure fermée couvre moins de 0,1 L sur l'avant et de 0,1 L sur l'arrière du milieu du navire, la déduction est obtenue par interpolation.

La déduction maximum pour excès de tonture est de 38 millimètres à 30 mètres 50 et augmente à raison de 38 millimètres pour chaque augmentation de 30 mètres 50 de la longueur du navire.

Bouge

Règle LX

Bouge réglementaire

Le bouge réglementaire des barrots du pont de franc-bord est égal à un cinquantième de la largeur du navire.

Wenn der Sprung im Hinterschiff zwischen 50 und 75 v. H. des normalen Sprunges verläuft, können entsprechende Abzüge für den größeren Sprung im Vorschiff gewährt werden.

Regel LVII

Berichtigung für Abweichungen vom normalen Sprung

Die Sprungberichtigung ist der Über- oder Unterschuß an Sprung (siehe Regel LVI), malgenommen mit $0{,}75 - \frac{S}{2L}$, worin S die Gesamtlänge der Aufbauten nach Regel XL bedeutet.

Regel LVIII

Zuschlag für kleineren Sprung

Wenn der Sprung kleiner als normal ist, wird die Berichtigung für diesen kleineren Sprung (siehe Regel LVII) dem Freibord zugeschlagen.

Regel LIX

Abzug für größeren Sprung

Bei Glattdecksschiffen und bei Schiffen, auf denen ein geschlossener Aufbau 0,1 L vor und 0,1 L hinter der Schiffsmitte bedeckt, wird die Berichtigung für größeren Sprung (siehe Regel LVII) vom Freibord abgezogen; bei Schiffen mit freistehenden Aufbauten ohne geschlossenen Aufbau auf dem Mittelschiff wird kein Abzug vom Freibord gemacht. Wenn ein geschlossener Aufbau weniger als 0,1 L vor und 0,1 L hinter der Schiffsmitte bedeckt, wird der Abzug durch Mitteln bestimmt. Der höchste Abzug für größeren Sprung beträgt 38 mm bei 30,50 m und wächst um je 38 mm für jede weiteren 30,50 m der Schiffslänge.

Balkenbucht

Regel LX

Normale Balkenbucht

Die normale Balkenbucht des Freiborddecks beträgt $^1/_{50}$ der Schiffsbreite.

Rule LXI

Round of Beam Correction

Where the round of beam of the freebord deck is greater or less than the standard, the freeboard is decreased or increased respectively by one-fourth of the difference between the actual and the standard round of beam, multiplied by the proportion of the length of the freeboard deck not covered by enclosed superstructures. Twice the standard round of beam is the maximum for which allowance is given.

Règle LXI

Correction pour le bouge

Lorsque le bouge du pont de franc-bord est plus grand ou plus petit que le bouge réglementaire, le franc-bord est diminué ou augmenté respectivement d'un quart de la différence entre le bouge réel et le bouge réglementaire des barrots multiplié par la fraction de la longueur du pont de franc-bord qui n'est pas couverte par des superstructures fermées. La diminution de franc-bord accordée pour le bouge ne peut dépasser celle qui correspond à un bouge double du bouge réglementaire.

Regel LXI

Berichtigung für Balkenbucht

Wenn die Balkenbucht des Freiborddecks größer oder kleiner als normal ist, wird der Freibord vermindert oder vermehrt um ein Viertel des Unterschieds zwischen der vorhandenen und der normalen Balkenbucht nach dem Hundertteil der Länge des Freiborddecks, der nicht mit geschlossenen Aufbauten bedeckt ist. Vergünstigungen werden höchstens für das Doppelte der normalen Balkenbucht gewährt.

Minimum Freebord

Rule LXII

Summer Freebord

The minimum freeboard in Summer is the freeboard derived from the Freeboard Table after corrections for departures from the standards and after deduction for superstructures.

The freeboard in salt water measured from the intersection of the upper surface of the freeboard deck with the outer surface of the shell is not to be less than 2 inches.

Francs-bords minima

Règle LXII

Franc-bord d'été

Le franc-bord d'été minimum est celui qui est déduit de la Table de franc-bord après correction pour les écarts avec les «standards» et après déduction pour les superstructures.

Le franc-bord en eau salée mesuré à partir de l'intersection de la surface supérieure du pont de franc-bord avec la surface extérieure de la coque ne doit pas être inférieur à 51 millimètres.

Mindestfreiborde

Regel LXII

Sommerfreibord

Der Mindest-Sommerfreibord ist der aus der Freibordtafel abgeleitete Freibord nach Berichtigung für Abweichungen von den Normalwerten und nach Abzug für die Aufbauten.

Der Freibord in Seewasser, vom Schnittpunkt der Oberkante des Freiborddecks mit der Außenkante der Außenhaut aus gemessen, darf nicht kleiner als 51 mm sein.

Rule LXIII

Tropical Freeboard

The minimum freeboard in the Tropical Zone is the freeboard obtained by a deduction from the Summer freeboard of $^1/_4$ inch per foot of Summer draught measured from the top of the keel to the centre of the disc.

The freeboard in salt water measured from the intersection of the upper surface of the freeboard deck with the outer surface of the shell is not to be less than 2 inches.

Règle LXIII

Franc-bord tropical

Le franc-bord minimum dans la zone tropicale est le franc-bord obtenu en déduisant du franc-bord d'été $\frac{1}{48}$ du tirant d'eau d'été mesuré du dessus de quille jusqu'au centre du disque.

Le franc-bord en eau salée mesuré à partir de l'intersection de la surface supérieure du pont de franc-bord avec la surface extérieure du bordé de muraille ne doit pas être inférieur à 51 millimètres.

Regel LXIII

Tropenfreibord

Der Mindestfreibord für Tropenzonen ist der Freibord, der sich in der Weise ergibt, daß $^1/_{48}$ des Sommertiefgangs, gemessen von der Oberkante des Kiels bis zur Mitte des Kreises der Freibordmarke, vom Sommerfreibord abgezogen wird.

Der Freibord in Seewasser, vom Schnittpunkt der Oberkante des Freiborddecks mit der Außenkante der Außenhaut aus gemessen, darf nicht kleiner als 51 mm sein.

Rule LXIV

Winter Freeboard

The minimum freeboard in Winter is the freebord obtained by an addition to the Summer freeboard of $^1/_4$ inch per foot of Summer draught, measured from the top of the keel to the centre of the disc.

Règle LXIV

Franc-bord d'hiver

Le franc-bord minimum en hiver est le franc-bord obtenu en ajoutant au franc-bord d'été $\frac{1}{48}$ du tirant d'eau d'été mesuré du dessus de quille jusqu'au centre du disque.

Regel LXIV

Winterfreibord

Der Mindest-Winterfreibord ist der Freibord, der sich in der Weise ergibt, daß $^1/_{48}$ des Sommertiefgangs, gemessen von der Oberkante des Kiels bis zur Mitte des Kreises der Freibordmarke, zum Sommerfreibord zugeschlagen wird.

Rule LXV

Winter North Atlantic Freeboard

The minimum freeboard for ships not exceeding 330 feet in length on voyages across the North Atlantic, North of latitude 36° N., during the winter months, is the Winter freeboard plus two inches; for ships over 330 feet in length it is the Winter freeboard.

Règle LXV

Franc-bord d'hiver dans l'Atlantique Nord

Le franc-bord minimum pour les navires dont la longueur est inférieure ou égale à 100m50 et qui effectuent pendant les mois d'hiver des voyages à travers l'Atlantique Nord au nord du parallèle 36° Nord est égal au franc-bord d'hiver augmenté de 51 millimètres; pour les navires plus longs que 100m50 il est égal au franc-bord d'hiver.

Regel LXV

Winter-Nordatlantik-Freibord

Der Mindestfreibord für Schiffe bis zu einer Länge von 100,58 m, die den Nordatlantik nördlich von 36° N. während der Wintermonate befahren, ist gleich dem Winterfreibord vermehrt um 51 mm. Für Schiffe über 100,58 m Länge entspricht er dem Winterfreibord.

Rule LXVI

Fresh Water Freeboard

The minimum freeboard in fresh water of unit density is the freeboard obtained by deducting from the minimum freeboard in salt water $\frac{\triangle}{40\,T}$ inches, where

$\triangle$ = displacement in salt water in tons at the Summer load water-line, and

T = tons per inch immersion in salt water at the Summer load water-line.

Where the displacement at the Summer load water-line cannot be certified, the deduction is to be $1/4$ inch per foot of Summer draught, measured from the top of the keel to the centre of the disc.

Règle LXVI

Franc-bord en eau douce

Le franc-bord minimum en eau douce de densité égale à 1 est le franc-bord obtenu en déduisant du franc-bord minimum en eau saleé $\frac{\triangle}{40\,T}$ centimètres, où:

$\triangle$ = déplacement en eau salée en tonnes métriques à la ligne de charge d'été;

T = tonnes métriques par centimètre d'immersion dans l'eau salée à la ligne de charge d'été.

Lorsque le déplacement à la ligne de charge d'été ne peut être certifié, la déduction doit être de $\frac{1}{48}$ du tirant d'eau d'été mesuré depuis le dessus de quille jusqu'au centre du disque.

Regel LXVI

Freibord in Frischwasser

Der Mindestfreibord in Frischwasser von Einheitsdichte ist der Freibord, der sich in der Weise ergibt, daß vom Mindestfreibord in Seewasser $\frac{\triangle}{40\,T}$ Zentimeter abgezogen werden; hierin bedeutet:

$\triangle$ = die Verdrängung in Tonnen (zu je 1000 kg) in Seewasser auf der Sommerladelinie;

T = den Verdrängungszuwachs in Tonnen je Zentimeter in Seewasser auf der Sommerladelinie

Wenn sich die Verdrängung auf der Sommerladelinie nicht genau bestimmen läßt, dient als Abzug $1/48$ des Sommertiefgangs, gemessen von der Oberkante des Kiels bis zur Mitte des Kreises der Freibordmarke.

Rule LXVII

Freeboard Table for Steamers

Basic Minimum Summer Freeboards for Steamers which Comply with the Standards Laid Down in the Rules

L	Freeboard	L	Freeboard	L	Freeboard	L	Freeboard
Feet	Inches	Feet	Inches	Feet	Inches	Feet	Inches
80	8·0	250	32·3	420	77 8	590	127·0
90	9·0	260	34·4	430	80·9	600	129·5
100	10·0	270	36·5	440	84·0	610	132·0
110	11·0	280	38·7	450	87·1	620	134·4
120	12·0	290	41·0	460	90·2	630	136·8
130	13·0	300	43·4	470	93·3	640	139·1
140	14 2	310	45·9	480	96·3	650	141·4
150	15·5	320	48·4	490	99·3	660	143·7
160	16·9	330	51·0	500	102·3	670	145·9
170	18 3	340	53 7	510	105·2	680	148·1
180	19·8	350	56·5	520	108·1	690	150·2
190	21·4	360	59·4	530	110·9	700	152·3
200	23·1	370	62·4	540	113·7	710	154·4
210	24 8	380	65·4	550	116·4	720	156·4
220	26 6	390	68·4	560	119·1	730	158·5
230	28·5	400	71·5	570	121·8	740	160·5
240	30·3	410	74·6	580	124·4	750	162·5

Règle LXVII

Table du franc-bord pour les vapeurs

Valeurs de base des francs-bords minimum d'été pour les vapeurs qui sont conformes aux „standards" définis dans les Règles

L	Franc-bord	L	Franc-bord	L	Franc-bord	L	Franc-bord
Mètres	Millims.	Mètres	Millims.	Mètres	Millims.	Mètres	Millims.
24,38	203	76,20	820	128,02	1976	179,83	3226
27,43	229	79,25	874	131,06	2055	182,88	3289
30,48	254	82,30	927	134,11	2134	185,93	3353
33,53	279	85,34	983	137,16	2212	188,98	3414
36,58	305	88,39	1041	140,21	2291	192,02	3475
39,62	330	91,44	1102	143,26	2370	195,07	3533
42,67	361	94,49	1166	146,30	2446	198,12	3592
45,72	394	97,54	1229	149,35	2522	201,17	3650
48,77	429	100,58	1295	152,40	2598	204,22	3706
51,82	465	103,63	1364	155,45	2672	207,26	3762
54,86	503	106,68	1435	158,50	2746	210,31	3815
57,91	544	109,73	1509	161,54	2817	213,36	3868
60,96	587	112,78	1585	164,59	2888	216,41	3922
64,01	630	115,82	1661	167,64	2957	219,46	3973
67,06	676	118,87	1737	170,69	3025	222,50	4026
70,10	724	121,92	1816	173,74	3094	225,55	4077
73,15	770	124,97	1895	176,78	3160	228,60	4127

Regel LXVII

Freibordtafel für Dampfer

Mindest-Sommerfreiborde für Dampfer, welche die in den Regeln niedergelegten Normalien erfüllen

L	Freibord	L	Freibord	L	Freibord	L	Freibord
m	mm	m	mm	m	mm	m	mm
24,38	203	76,20	820	128,02	1 976	179,83	3 226
27,43	229	79,25	874	131,06	2 055	182,88	3 289
30,48	254	82,30	927	134,11	2 134	185,93	3 353
33,53	279	85,34	983	137,16	2 212	188,08	3 414
36,58	305	88,39	1 041	140,21	2 291	192,02	3 475
39,62	330	91,44	1 102	143,26	2 370	195,07	3 533
42,67	361	94,49	1 166	146,30	2 446	198,12	3 592
45,72	394	97,54	1 229	149,35	2 522	201,17	3 650
48,77	429	100,58	1 295	152,40	2 598	204,22	3 706
51,82	465	103,63	1 364	155,45	2 672	207,26	3 762
54,86	503	106,68	1 435	158,50	2 746	210,31	3 815
57,91	544	109,73	1 509	161,54	2 817	213,36	3 868
60,96	587	112,78	1 585	164,59	2 888	216,41	3 922
64,01	630	115,82	1 661	167,64	2 957	219,46	3 973
67,06	676	118,87	1 737	170,69	3 025	222,50	4 026
70,10	724	121,92	1 816	173,74	3 094	225,55	4 077
73,15	770	124,97	1 895	176,78	3 160	228,60	4 127

(i) The minimum freeboards for flush deck steamers are obtained by an addition to the above Table at the rate of 1½ inches for every 100 feet of length.

(ii) The freeboards at intermediate lengths are obtained by interpolation.

(i) Les francs-bords minimum pour les navires à pont découvert sont obtenus en augmentant les francs-bords donnés par la table ci-dessus à raison de 38 millimètres par 30m50 de longueur.

(ii) Les francs-bords correspondant aux valeurs intermédiaires de la longueur sont obtenus par interpolation.

I. Die Mindestfreiborde für Glattdecksdampfer ergeben sich durch einen Zuschlag zu den Freiborden dieser Tafel von 38 mm für jede 30,50 m Länge.

II. Die Freiborde für dazwischenliegende Längen werden durch Mitteln bestimmt.

(iii) Where c exceeds ·68, the freeboard is multiplied by the factor $\frac{c + \cdot 68}{1 \cdot 36}$.

(iii) Lorsque c est supérieur à 0,68, le franc-bord est multiplié par le facteur $\frac{c + 0{,}68}{1{,}36}$.

III. Wenn c den Wert 0,68 überschreitet, wird der Freibord mit dem Beiwert $\frac{c + 0{,}68}{1{,}36}$ malgenommen.

(iv) Where D exceeds $\frac{L}{15}$ the freeboard is increased by $\left(D - \frac{L}{15}\right)$ R inches, where R is $\frac{L}{130}$ at lengths less than 390 feet, and 3 at 390 feet length and above.

(iv) Lorsque C est supérieur à $\frac{L}{15}$ le franc-bord est augmenté de la quantité $8{,}33\left(C - \frac{L}{15}\right)$ R millimètres, où R est égal à $\frac{L}{3{,}96}$ lorsque la longueur est moindre que 118m90 et égal à 30 lorsque la longueur est égale ou supérieure à 118m90.

IV. Wenn H_1 den Wert $\frac{L}{15}$ überschreitet, wird der Freibord um $8{,}33\left(H_1 - \frac{L}{15}\right)$ R mm erhöht; worin R bei Längen unter 118,90 m gleich $\frac{L}{3{,}96}$ und bei 118,90 m Länge und darüber gleich 30 ist.

In a ship with an enclosed superstructure covering at least ·6 L amidships, with a complete trunk, or with a combination of intact partial superstructures and trunk which extends all fore and aft, where D is less than $\frac{L}{15}$, the freeboard is reduced at the above rate. Where the height of supertructures or trunk is less than the standard height, the reduction is in the ratio of the actual to the standard height.

Dans le cas d'un navire ayant au milieu de la longueur une superstructure fermée s'étendant au moins sur 0,6 L, ou d'un navire ayant un trunk complet ou une suite de superstructures partielles intactes et trunks s'étendant de l'avant à l'arrière, si C est plus petit que $\frac{L}{15}$, le franc-bord est reduit de la quantité ci-dessus.

Lorsque la hauteur des superstructures ou du trunk est plus petite que la hauteur réglementaire, la réduction est dans le rapport de la hauteur réelle à la hauteur réglementaire.

Bei einem Schiffe mit geschlossenem Aufbau über wenigstens 0,6 L des Mittelschiffs oder mit einem durchlaufenden Trunk oder mit geschlossenen, nicht durchlaufenden Aufbauten, die sich in Verbindung mit Trunks über die ganze Schiffslänge erstrecken, wird der Freibord im obengenannten Verhältnisse verringert, wenn H_1 kleiner als $\frac{L}{15}$ ist. Wenn die Höhe der Aufbauten oder des Trunks kleiner als die normale Höhe ist, wird die Verringerung im Verhältnis der vorhandenen zur normalen Höhe vorgenommen.

(v) Where the actual depth to the surface of the freeboard deck amidships is greater or less than D, the difference between the depths (in inches) is added to or deducted from the freeboard.

(v) Lorsque le creux réel mesuré au milieu jusqu'à la surface du pont de franc-bord est plus grand ou plus petit que C, la différence entre les creux (en millimètres) est ajoutée ou retranchée au franc-bord.

V. Wenn die vorhandene Höhe bis zur Oberkante des Freiborddecks mittschiffs größer oder kleiner als H_1 ist, wird der Unterschied zwischen den Höhen (in Millimetern) dem Freiborde zugeschlagen oder von ihm abgezogen.

Part IV

Load Lines for Sailling Ships

Rule LXVIII

Lines to be Used in Connection with the Disc

Winter and Tropical load lines are not marked on sailing ships. The maximum load line to which sailing ships may be laden in salt water in Winter and the Tropical Zone is the centre of the disc (see Figure 3).

4ème Partie

Lignes de charge pour les voiliers

Règle LXVIII

Lignes employées conjointement avec le disque

La ligne de franc-bord d'hiver et la ligne de franc-bord tropical ne sont pas marquées sur les voiliers. Le franc-bord minimum en eau salée déterminant la ligne de charge jusqu'à laquelle les voiliers peuvent être chargés en hiver et dans la zone tropicale correspond au centre du disque (voir figure 3).

Teil 4

Freiborde für Segelschiffe

Regel LXVIII

In Verbindung mit dem Kreise der Freibordmarke gebrauchte Striche

Winter- und Tropenfreiborde werden an Segelschiffen nicht angemarkt. Die Ladelinie, bis zu der ein Segelschiff im Winter und in Tropenzonen in Seewasser beladen werden darf, wird durch die Mitte des Kreises der Freibordmarke gekennzeichnet (siehe Bild 3).

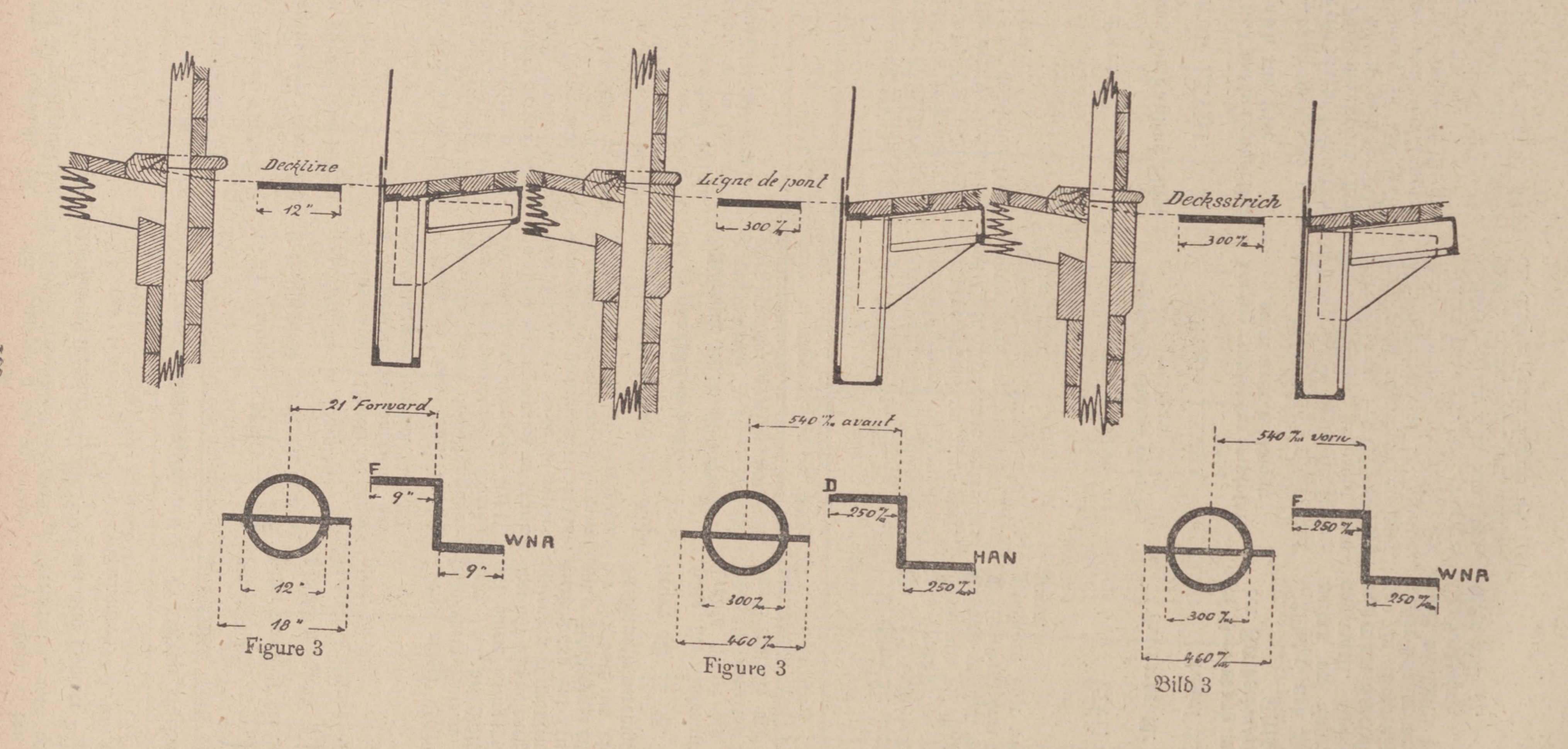


Figure 3

Figure 3

Bild 3

Rule LXIX

Conditions of Assignment of Load Line

The conditions of assignment are those contained in Part II of these Rules.

Règle LXIX

Conditions dans lesquelles les lignes de charge sont assignées

Les conditions dans lesquelles les lignes de charge sont assignées sont celles qui sont contenues dans la 2ème Partie des présentes Règles.

Regel LXIX

Bedingungen für die Erteilung der Freiborde

Die Bedingungen für die Erteilung der Freiborde sind im Teil 2 dieser Regeln enthalten.

Rule LXX

Computation of Freeboard

Freeboards are computed from the Freeboard Table for Sailing Ships in the same manner as the freeboards for steamers are computed from the Freeboard Table for Steamers, except as follows:--

Règle LXX

Calcul du franc-bord

Les francs-bords sont calculés d'après la Table de franc-bord pour les voiliers de la même façon que les francs-bords des vapeurs sont calculés d'après la Table de francs-bords des vapeurs, sauf en ce qui concerne les points suivants.

Regel LXX

Berechnung des Freibords

Die Freiborde werden unter Benutzung der Freibordtafel für Segelschiffe in gleicher Weise wie die Freiborde der Dampfer unter Benutzung der Freibordtafel für Dampfer errechnet, jedoch mit folgenden Ausnahmen.

Rule LXXI

Depth for Freeboard (D)

In sailing ships having a greater rate of rise of floor than $1^1/_2$ inches per foot, the vertical distance from the top of keel (Rule XXXIV), is reduced by half the difference between the total rise of floor at the half-breadth of the ship and the total rise at $1^1/_2$ inches per foot. $2^1/_2$ inches per foot of half-breadth is the maximum rate of rise for which a deduction is made.

Where the form at the lower part of the midship section is of a hollow character, or thik garboards are fitted, the depth is measured from the point where the line of the flat of the bottom continued inwards cuts the side of the keel.

The depth used with the Freeboard Table is to be taken as not less than $\frac{L}{12}$.

Règle LXXI

Creux pour le franc-bord (C)

Dans les voiliers ayant un relevé de varangues supérieur à 125 millimètres par mètre la distance verticale mesurée depuis le dessus de quille (Règle XXXIV) est réduite de la demi-différence entre le relevé total des varangues en un point situé à la demi-largeur du navire et le relevé total correspondant à une inclinaison de 125 millimètres par mètre. La réduction maximum à apporter ne peut dépasser celle qui correspond à un relevé de varangue de 208 millimètres par mètre de la demi-largeur du navire.

Lorsque les formes de la partie inférieure du maître couple sont creuses ou qu'il existe des galbords épais, le creux est mesuré depuis le point où le prolongement vers l'axe de la ligne tangente à la partie plate du fond coupe le côté de la quille.

La profondeur employée avec la Table de franc-bord ne doit pas être infèrieure à $\frac{L}{12}$.

Regel LXXI

Höhe für den Freibord (H_1)

Bei Segelschiffen mit größerer Aufkimmung als 125 mm je Meter wird der renkrechte Abstand von der Oberkante des Kiels (Regel XXXIV) um den halben Unterschied zwischen der Gesamtaufkimmung auf der halben Schiffsbreite und der Gesamtaufkimmung bei Annahme von 125 mm je Meter verringert. Die größte Aufkimmung, für die ein Abzug gemacht wird, beträgt 208 mm je Meter der halben Schiffsbreite.

Bei hohlem Verlauf der Schiffsform im unteren Teile des Hauptspants oder bei verstärkten Kielgängen ist die Höhe von dem Punkte aus zu messen, an welchem die Verlängerung des geraden Bodenteils die Seite des Kiels schneidet.

Die Höhe für den Gebrauch der Freibordtafel darf nicht kleiner als $\frac{L}{12}$ genommen werden.

Rule LXXII

Coefficient of Fineness (c)

The coefficient used with the Freeboard Table is to be taken as not less than ·62 and not greater than ·72.

Règle LXXII

Coefficient de finesse (c)

Le coefficient employé avec la Table de franc-bord ne doit pas être inférieur à 0,62 ni supérieur à 0,72.

Regel LXXII

Völligkeitsgrad (c)

Der Völligkeitsgrad für den Gebrauch der Freibordtafel darf nicht kleiner als 0,62 und nicht größer als 0,72 genommen werden.

Rule LYXIII

Superstructures in Wood Ships

In wood ships the construction and closing arrangements

Règle LXXIII

Superstructures dans les navires en bois

Dans les navires en bois la construction et les dispositifs

Regel LXXIII

Aufbauten auf hölzernen Schiffen

Auf hölzernen Schiffen müssen Bauart und Verschlüsse der Auf-

of superstructures for which deductions are made from the freeboard are to be to the satisfaction of the Assigning Authority.

de fermeture des superstructures pour lesquelles des réductions sont apportées au franc-bord, doivent être réalisés à la satisfaction de l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords.

bauten, für die Abzüge vom Freibord gemacht werden, zur Zufriedenheit der Stelle, die den Freibord bestimmt, ausgeführt sein.

Rule LXXIV

Deductions for Superstructures

Where the effective length of superstructures is 1 · 0 L, the deduction from the freeboard is 3 inches at 80 feet length of ship, and 28 inches at 330 feet length and above; deductions at intermediate lengths are obtained by interpolation. Where the total effective length of superstructures is less than 1 · 0 L, the deduction is a percentage obtained from the following Table: —

Règle LXXIV

Déduction pour superstructures

Lorsque la longueur effective des superstructures est égale à L, la déduction à apporter au franc-bord est de 76 millimètres pour les navires dont la longueur est de 24m40 et de 711 millimètres pour les navires dont la longueur est égale ou supérieure à 100m58. La déduction à apporter pour les valeurs intermédiaires de la longueur s'obtient par interpolation. Lorsque la longueur effective totale des superstructures est moindre que L, la déduction est le pourcentage indiqué dans la Table suivante:

Regel LXXIV

Abzüge für Aufbauten

Wenn die wirksame Länge von Aufbauten 1,0 L beträgt, beträgt der Abzug vom Freibord 76 mm bei 24,40 m Schiffslänge und 711 mm bei 100,58 m Schiffslänge und darüber; die Abzüge für dazwischenliegende Längen werden durch Mitteln bestimmt. Wenn die gesamte wirksame Länge von Aufbauten kleiner als 1,0 L ist, ergibt sich der für den Abzug gültige Hundertteil aus folgender Tafel:

Type of Superstructures	Total Effective Length of Superstructures (E)											Line
	0	·1L	·2L	·3L	·4L	·5L	·6L	·7L	·8L	·9L	1·0L	
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	
All types without Bridge	0	7	13	17	23·5	30	$47\frac{1}{2}$	70	80	90	100	A
All types with Bridge* .	0	7	14·7	22	32	42	56	70	80	90	100	B

* Where the effective length of Bridge is less than ·2 L, the percentages are obtained by interpolation between lines B and A. Percentages for intermediate lengths of superstructures are obtained by interpolation.

Types de superstructures	Longueur effective des superstructures (E)											Ligne
	0	,1 L	,2 L	,3 L	,4 L	,5 L	,6 L	,7 L	,8 L	,9 L	L	
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	
Tous types sans château	0	7	13	17	23,5	30	$47\frac{1}{2}$	70	80	90	100	A
Tous types avec château*	0	7	14,7	22	32	42	56	70	80	90	100	B

* Lorsque la longueur effective du château est moindre que 0,2 L, les pourcentages s'obtiennent par interpolation entre les lignes B et A. Les pourcentages de réduction correspondant à des longueurs intermédiaires de superstructures s'obtiennent par interpolation.

Arten der Aufbauten	Wirksame Gesamtlänge von Aufbauten E										
	0	0,1 L	0,2 L	0,3 L	0,4 L	0,5 L	0,6 L	0,7 L	0,8 L	0,9 L	1,0 L
	v. H.	v. H.	v. H.	v. H.	v. H.	v. H.	v. H.	v. H.	v. H.	v. H.	v. H.
A. Alle Schiffe ohne Brücke . . .	0	7	13,0	17	23,5	30	47,5	70	80	90	100
B. Alle Schiffe mit Brücke[1]) . . .	0	7	14,7	22	32,0	42	56,0	70	80	90	100

[1]) Wenn die wirksame Länge einer freistehenden Brücke kleiner als 0,2 L ist, werden die Hundertteile durch Mitteln zwischen A und B bestimmt. Die Bruchteile für dazwischenliegende Längen von Aufbauten werden durch Mitteln bestimmt.

Rule LXXV

Minimum Freeboards

No addition to the freeboard is required for Winter freeboard, nor is a deduction permitted for Tropical freeboard.

An increase in freeboard of 3 inches is made for voyages across the North Atlantic North of latitude 36° N. during the winter months.

In computing the fresh water freeboard for a wood ship, the draught is measured from the lower edge of the rabbet of keel to the centre of the disc.

Règle LXXV

Francs-bords minima

Aucune augmentation du franc-bord n'est exigée pour l'hiver et aucune réduction n'est permise pour la zone tropicale.

Une augmentation du franc-bord égale à 76 millimètres est apportée pour les voyages effectués à travers l'Atlantique Nord au nord du parallèle de 36° N. pendant les mois d'hiver.

Dans les calculs de franc-bord en eau douce pour un navire en bois, le tirant d'eau est mesuré depuis le can inférieur de la râblure de quille jusqu'au centre du disque.

Regel LXXV

Mindestfreiborde

Für den Winterfreibord wird ein Zuschlag zum Freibord nicht gefordert, für den Tropenfreibord ist ein Abzug nicht gestattet.

Für Reisen über den Nord-Atlantik nördlich vom 36° N. während der Wintermonate wird der Freibord um 76 mm vergrößert.

Bei der Errechnung des Frischwasserfreibords für ein hölzernes Schiff wird der Tiefgang von der Unterkante der Kielsponung bis zur Mitte des Kreises der Freibordmarke gemessen.

Rule LXXVI

Freeboard Table for Sailing Ships

Règle LXXVI

Table des francs-bords pour les voiliers

Regel LXXVI

Freibordtafel für Segelschiffe

Minimum Summer, Winter, and Tropical Freeboards for Iron and Steel Flush Deck Sailing Ships, which comply with the Standards laid down in the Rules

L	Freeboard	L	Freeboard	L	Freeboard	L	Freeboard
Feet	Inches	Feet	Inches	Feet	Inches	Feet	Inches
80	9·2	140	21·3	200	35·4	270	53·5
90	11·0	150	23·5	210	37·9	280	56·3
100	12·9	160	25·8	220	40·4	290	59·1
110	14·9	170	28·2	230	42·9	300	61·9
120	17·0	180	30·6	240	45·5	310	64·7
130	19·1	190	33·0	250	48·1	320	67·6
				260	50·8	330	70·5

Francs-bords minima d'été, d'hiver, et tropicaux pour les voiliers à pont découvert en fer et en acier conformes aux „standards" définis dans les Règles

L	Franc-bord	L	Franc-bord	L	Franc-bord	L	Franc-bord
Mètres	Millims.	Mètres	Millims.	Mètres	Millims.	Mètres	Millims.
24,384	234	42,67	541	60,96	899	82,30	1359
27,430	279	45,72	597	64,01	963	85,34	1430
30,48	328	48,77	655	67,06	1026	88,39	1501
33,53	378	51,82	716	70,10	1090	91,44	1572
36,54	432	54,86	777	73,15	1156	94,49	1643
39,62	485	57,91	838	76,20	1222	97,54	1717
				79,25	1290	100,58	1791

Sommer-, Winter- und Tropen-Mindestfreiborde für eiserne und stählerne Glattdecks-Segelschiffe, welche die in den Regeln niedergelegten Normalien erfüllen

L	Freibord	L	Freibord	L	Freibord	L	Freibord
m	mm	m	mm	m	mm	m	mm
24,384	234	42,67	541	60,96	899	82,30	1 359
27,43	279	45,72	597	64,01	963	85,34	1 430
30,48	328	48,77	655	67,06	1 026	88,39	1 501
33,53	378	51,82	716	70,10	1 090	91,44	1 572
36,54	432	54,86	777	73,15	1 156	94,49	1 643
39,62	485	57,91	838	76,20	1 222	97,54	1 717
				79,25	1 290	100,58	1 791

(i) The freeboards at intermediate lengths are obtained by interpolatton.

(ii) Where c exceeds · 62, the freeboard is multiplied by the factor $\frac{c + \cdot 62}{1 \cdot 24}$.

(iii) Where D exceeds $\frac{L}{12}$ the freeboard is increased by $\left(D - \frac{L}{12}\right) \times \left(1 + \frac{L}{250}\right)$ inches.

(iv) Where the actual depth to the surface of the freeboard deck amidships is greater or less than D, the difference between the depths (in inches) is added to or deducted from the freeboard.

Rule LXXVII

Freeboard for Wood Sailing Ships

The freeboard for a wood sailing ship is the final freeboard the ship would obtain if she were of iron and steel, with the addition of such penalties as the Assigning Authority may determine, having regard to the classification, construction, age and condition of the ship.

Wood ships of primitive build such as dhows, junks, prahus, &c., are to be dealt with by the Administration so far as is reasonable and practicable under the Rules for Sailing Ships.

(i) Les francs-bords pour les valeurs intermédiaires de la longueur s'obtiennent par interpolation.

(ii) Lorsque c est supérieur à 0,62, le franc-bord est multiplié par le facteur: $\frac{c + 0{,}62}{1{,}24}$.

(iii) Lorsque C est supérieur à $\frac{L}{12}$ le franc-bord est augmenté de la quantité $8{,}33 \left(C - \frac{L}{12}\right) \times \left(10 + \frac{L}{7{,}62}\right)$ millimètres.

(iv) Lorsque le creux réel mesuré jusqu'à la surface du pont de franc-bord au milieu du navire est supérieure ou inférieur à C, la différence entre les creux (en millimètres) est ajoutée ou retranchée au franc-bord.

Règle LXXVII

Franc-bord pour les voiliers en bois

Le franc-bord pour un voilier en bois est égal au francbord qui, tous calculs faits, lui serait accordé s'il était en fer ou en acier, augmenté de telles quantités que l'autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords pourra fixer eu égard à la classe, la construction, l'âge et l'état du navire. Les navires en bois de construction primitive, tels que les boutres, les jonques, prahus, &c., doivent être traités par l'Administration autant qu'il sera raisonnable et possible suivant les Règles pour les voiliers.

I) Die Freiborde für dazwischenliegende Längen werden durch Mitteln bestimmt.

II) Wenn c den Wert 0,62 überschreitet, wird der Freibord mit dem Beiwert $\frac{c + 0{,}62}{1{,}24}$ malgenommen.

III) Wenn H_1 den Wert $\frac{L}{12}$ überschreitet, wird der Freibor dum $8{,}33 \left(H_1 - \frac{L}{12}\right) \times \left(10 + \frac{L}{7{,}62}\right)$ mm vergrößert.

IV) Wenn die vorhandene Höhe bis zur Oberkante des Freiborddecks mittschiffs größer oder kleiner als H_1 ist, wird der Unterschied zwischen den Höhen (in Millimetern) dem Freiborde zugeschlagen oder von ihm abgezogen.

Regel LXXVII

Freibord für hölzerne Segelschiffe

Der Freibord für ein hölzernes Segelschiff ist der berichtigte Freibord, den das Schiff erhalten würde, wenn es aus Eisen oder Stahl gebaut wäre, zuzüglich solcher Zuschläge, welche die Stelle, die den Freibord bestimmt, mit Rücksicht auf Klassifikation, Bauart, Alter und Zustand des Schiffes gegebenenfalls festlegt.

Hölzerne Schiffe einfacher Bauart, wie Dauhs, Dschunken, Prähme usw. sind von der Verwaltung, soweit es praktisch durchführbar und vertretbar ist, nach den Regeln für Segelschiffe zu behandeln.

Part V

Load Lines for Steamers carrying Timber Deck Cargoes

Definitions

Timber Deck Cargo. — The term „timber deck cargo“ means a cargo of timber carried on an uncovered part of a freeboard or superstructure deck. The term does not include wood pulp or simular cargo.

Timber Load Line. — A timber load line is a special load line to be used only when the ship is carrying a timber deck cargo in compliance with the following conditions and regulations:—

Rule LXXVIII

Marks on the Ship's Sides

Timber Load Lines. — The lines which indicate the maximum timber load lines in different circumstances and at different seasons are to be horizontal lines, 9 inches in length and 1 inch in breadth which extend from, and are at right angles to, a vertical line marked 21 inches abaft the centre of the disc (see Figure 4). They are to be marked and verified similarly to the ordinary load lines (see Rules V to VII).

The Summer Timber Load Line is indicates by the upper edge of a line marked LS.

The Winter Timber Load Line is indicated by the upper edge of a line marked LW.

5ème Partie

Lignes de charge pour les vapeurs transportant du bois en pontée

Définitions

Chargement de bois en pontée. — L'expression «chargement de bois en pontée» signifie un chargement de bois transporté sur une partie non couverte du pont de franc-bord ou du pont de superstructure. Cette expression ne comprend pas les chargements similaires.

Ligne de charge pour les navires transportant des chargements de bois en pontée. — Une ligne de charge pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est une ligne de charge spéciale qui est utilisée seulement quand le navire transporte un chargement de bois en pontée conformément aux conditions et aux régles suivantes:

Règle LXXVIII

Marques sur les flancs du navire

Lignes de charge pour les navires transportant des chargements de bois en pontée. — Les lignes qui indiquent les lignes de charge maxima pour les navires transportant des chargements de bois en pontée dans les différentes circonstances et dans les différentes saisons consistent en des lignes horizontales de 250 millimètres de longueur et de 25 millimètres d'épaisseur disposées perpendiculairement à une ligne verticale tracée à 540 millimètres sur l'arrière du centre du disque (voir figure 4). Elles doivent être marquées et contrôlées dans les mêmes conditions que les lignes de charge ordinaires (voir les Règles V à VII).

La ligne de charge d'été pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée BE.

La ligne de charge d'hiver pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée BH.

Teil 5

Freiborde für Dampfer, die Holzdeckslast fahren

Begriffsbestimmungen

Holzdeckslast. Der Ausdruck Holzdeckslast bezeichnet eine Ladung von Holz, die auf einem unbedeckten Teile eines Freibord- oder Aufbaudecks gefahren wird. Der Ausdruck schließt nicht Holzmasse (Papiermasse, oder ähnliche Ladung ein.

Holz-Freibordmarke. Eine Holz-Freibordmarke ist eine besondere Lademarke, die nur dann zur Anwendung kommt, wenn das Schiff eine Holzdeckslast in Übereinstimmung mit den folgenden Bedingungen und Regeln fährt:

Regel LXXVIII

Marken an der Außenhaut

HolzFreibord. Die Striche, welche die Holz-Freiborde unter verschiedenen Verhältnissen und zu verschiedenen Jahreszeiten kennzeichnen, sind waagerechte Striche von 250 mm Länge und 25 mm Breite, die von einem senkrechten Strich, der 540 mm hinter dem Mittelpunkte des Kreises angebracht ist, in rechten Winkeln abgesetzt sind (siehe Bild 4). Sie sind in gleicher Weise wie die gewöhnlichen Freiborde anzumarken und zu beglaubigen (siehe Regeln V bis VII).

Der Sommer-Holz-Freibord wird durch die Oberkante einer Linie mit den Buchstaben HS gekennzeichnet.

Der Winter-Holz-Freibord wird durch die Oberkante einer Linie mit den Buchstaben HW gekennzeichnet.

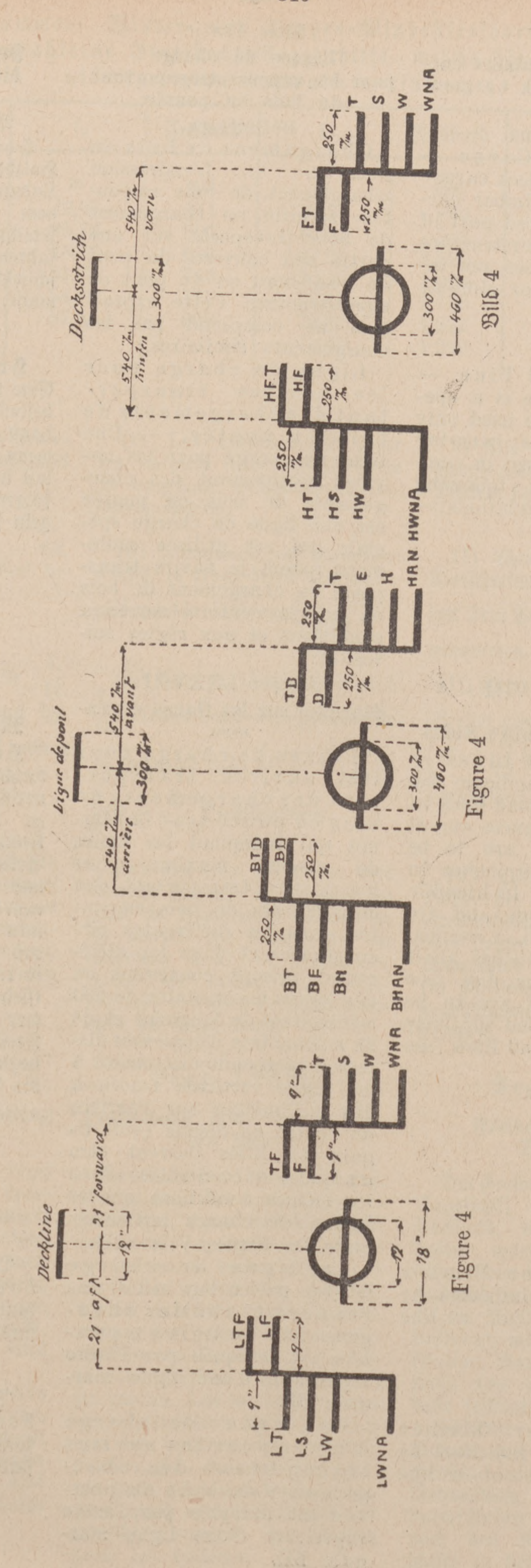


Figure 4

Figure 4

Bild 4

The Winter North Atlantic Timber Load Line is indicated by the upper edge of a line marked LWNA.

La ligne de charge d'hiver dans l'Atlantique Nord pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée BHAN.

Der Winter-Nordatlantik-Holz-Freibord wird durch die Oberkante einer Linie mit den Buchstaben HWNA gekennzeichnet.

The Tropical Timber Load Line is indicated by the upper edge of a line marked LT.

La ligne de charge tropicale pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée BT.

Der Tropen-Holz-Freibord wird durch die Oberkante einer Linie mit den Buchstaben HT gekennzeichnet.

The Fresh Water Timber Load Line in Summer is indicated by the upper edge of a line marked LF. The difference between the Fresh Water Timber load line in Summer and the Summer Timber load line is the allowance to be made for loading in fresh water at the other Timber load lines. The Fresh Water Timber load line in the Tropical Zone is indicated by the upper edge of a line marked LTF*.

La ligne de charge d'été en eau douce pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée BD. La différence entre la ligne de charge d'été en eau douce et la ligne de charge d'été pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est la correction qui doit être apportée aux autres lignes de charge pour les navires chargeant du bois en pontée, lorsque le navire charge en eau douce*.

La ligne de charge tropicale en eau douce pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée BTD.

Der Frischwasser-Holz-Freibord im Sommer wird durch die Oberkante einer Linie mit den Buchstaben HF gekennzeichnet. Der Unterschied zwischen dem Frischwasser-Holz-Freibord im Sommer und dem Sommer-Holz-Freibord ergibt den Abzug, der beim Laden in Frischwasser auch von den anderen Holz-Freiborden zu machen ist. Der Frischwasser-Holz-Freibord in Tropenzonen wird durch die Oberkante einer Linie mit den Buchstaben HFT gekennzeichnet*).

Supplementary Conditions of Assignment and Regulations for Deeper Loading

Conditions supplémentaires d'assignation et Règles permettant l'augmentation d'enfoncement

Zusätzliche Bedingungen und Regeln für die Bestimmung des Tieferladens

Rule LXXIX

Construction of Ship

The structure of the ship is to be of sufficient strength for the deeper draught allowed and for the weight of the deck cargo.

Règle LXXIX

Construction du Navire

La structure du navire doit être d'une solidité suffisante en égard au tirant d'eau accru et au poids de la pontée.

Regel LXXIX

Bauart des Schiffes

Der Verband des Schiffes muß entsprechend dem zugelassenen größeren Tiefgang und dem Gewicht der Decklast genügende Festigkeit besitzen.

Rule LXXX

Superstructures

The ship is to have a forecastle of at least standard height and at least 7 per cent. of the length of the ship, and, in addition, a poop, or a raised

Règle LXXX

Superstructures

Le navire doit avoir un gaillard ayant au moins la hauteur réglementaire et une longueur d'au moins 7 pour cent de la longueur du navire

Regel LXXX

Aufbauten

Das Schiff muß eine Back von mindestens normaler Höhe und mindestens 7 v. H. der Schiffslänge, dazu eine Poop oder ein erhöhtes Quarter-

*) Where seagoing steamers navigate a river or inland water, deeper loading is permitted corresponding to the weight of fuel, &c., required for consumption between the point of departure and the open sea.

*) Lorsque des navires de mer naviguent dans une rivière ou dans des eaux intérieures, il est permis d'augmenter le chargement du navire d'une quantité qui correspond au poids du combustible, etc., nécessaire à la consommation entre le point de départ et la mer libre.

*) Wenn seegehende Dampfer einen Fluß oder Binnengewässer befahren, ist ein Tieferladen entsprechend den Gewichten des Brennstoffs usw. gestattet, die für den Verbrauch zwischen dem Abfahrtsort und der offenen See erforderlich sind.

quarter deck with a strong steel hood or deck house fitted aft.

Rule LXXXI
Machinery Casings

Machinery casings on the freeboard deck are to be protected by a superstructure of at least standard height, unless the machinery casings are of sufficient strength and height to permit of the carriage of timber alongside.

Rule LXXXII
Double Bottom Tanks

Double bottom tanks where fitted within the midship half length of the ship are to have adequate longitudinal subdivision.

Rule LXXXIII
Bulwarks

The ship must be fitted either with permanent bulwarks at least 3 feet 3 inches high, specially stiffened on the upper edge and supported by strong bulwark stays attached to the deck in the way of the beams and provided with necessary freeing ports, or with efficient rails of the same height as the above and of specially strong construction.

Rule LXXXIV
Deck openings covered by Timber Deck Cargo

Openings to spaces below the freeboard deck are to be securely closed and battened down. All fittings, such as hatchway beams, fore-and-afters, and covers, are to be in place. Where hold ventilation is needed, the ventilators are to be efficiently protected.

Rule LXXXV
Stowage

The wells on the freeboard deck are to be filled with timber stowed as solidly as possible, to at least the standard height of a bridge.

et, en plus, une dunette ou une demi-dunette pourvue d'un capot solide en acier ou d'un rouf installé à l'arrière.

Règle LXXXI
Encaissement des machines

Les encaissements des machines sur le pont de franc-bord doivent être protégés par une superstructure ayant au moins la hauteur réglementaire, à moins que ces encaissements soient d'une solidité et d'une hauteur suffisantes pour permettre l'arrimage du bois en abord.

Règle LXXXII
Ballasts de double fond

Les water ballasts situés dans la mi-longueur du navire au milieu doivent avoir une subdivision longitudinale adéquate.

Règle LXXXIII
Pavois

Le navire doit être muni soit de pavois fixes d'une hauteur d'au moins 990 millimètres, particulièrement renforcés à la partie supérieure et consolidés par de solides jambettes fixées au pont par le travers des barrots et pourvus des sabords de décharge nécessaires, soit de rambardes convenables de la même hauteur que celle qui est indiquée ci-dessus pour les pavois et d'une construction particulièrement robuste.

Règle LXXXIV
Ouvertures dans le pont recouvertes par la pontée de bois

Les ouvertures des espaces situés au-dessous du pont de franc-bord doivent être bien fermées et les tringles mises en place. Toutes les installations telles que les barrots mobiles, les galiotes et panneaux mobiles doivent être en place. Lorsque les cales sont appelées à être ventilées les manches à air doivent être efficacement protégées.

Règle LXXXV
Arrimage

Les puits sur les ponts de franc-bord doivent être remplis de bois, arrimé aussi massivement que possible et de manière à atteindre au moins

deck mit einer starken stählernen Ruderkappe oder einem hinteren Deckshaus haben.

Regel LXXXI
Maschinenschächte

Maschinenschächte auf dem Freiborddeck müssen durch einen Aufbau von mindestens normaler Höhe geschützt sein, es sei denn, daß sie so stark und hoch sind, daß Holz an ihren Längsseiten gestaut werden kann.

Regel LXXXII
Doppelbodentanks

Auf halber Schiffslänge im Mittelschiff angeordnete Doppelbodentanks müssen hinreichende Längsunterteilung haben.

Regel LXXXIII
Schanzkleid

Das Schiff muß entweder mit festem Schanzkleid von mindestens 990 mm Höhe versehen sein, das besonders an der Oberkante versteift und durch starke, am Deck im Bereich der Balken befestigte Schanzkleidstützen abgestützt und mit den erforderlichen Wasserpforten versehen ist, oder mit wirksamem Geländer von der gleichen Höhe und von besonders starker Bauart.

Regel LXXXIV
Mit Holzdecksla st bedeckte Decksöffnungen

Die Öffnungen zu Räumen unter dem Freiborddeck müssen sicher geschlossen und geschalkt sein. Alle Teile, wie Schiebebalken, Längsbalken und Deckel, müssen am Ort sein. Wenn Raumlüftung erforderlich ist, sind die Lüfter gut zu schützen.

Regel LXXXV
Stauung

Die Wells auf dem Freiborddeck müssen mit möglichst dicht gestautem Holz mindestens bis zur normalen Höhe einer Brücke ausgefüllt werden.

On a ship within a seasonal winter zone in winter, the height of the deck cargo above the freeboard deck is not to exceed one-third of the extreme breadth of the ship.

le niveau de la hauteur réglementaire d'un château. A bord d'un navire qui se trouve en hiver dans une zone d'hiver périodique la hauteur de la pontée au-dessus du pont de franc-bord ne doit pas être supérieure au tiers de la plus grande largeur du navire.

Auf einem Schiffe, das sich im Winter im Bereiche einer jahreszeitlichen Winterzone befindet, darf die Höhe der Deckslast über dem Freiborddeck ein Drittel der größten Schiffsbreite nicht überschreiten.

All timber deck cargo is to be compactly stowed, lashed and secured. It must not interfere in any way with the navigation and necessary work of the ship, or with the provision of a safe margin of stability at all stages of the voyage, regard being given to additions of weight, such as those due to absorption of water and to losses of weight such as those due to consumption of fuel and stores.

Toute pontée de bois doit être arrimée d'une manière massive, saisie et assujettie. Elle ne doit gêner en aucune façon ni la navigation ni la manœuvre du navire, ni compromettre la conservation pendant toute la durée du voyage d'une marge suffisante de stabilité, eu égard aux augmentations de poids telles que celles résultant du mouillage de la cargaison, ainsi qu'aux réductions de poids provenant par exemple de la consommation du combustible et des approvisionnements.

Jede Holzdeckslast muß fest gestaut, gelascht und gesichert sein. Sie darf in keiner Weise die Schiffsführung und die Handhabung des Schiffes behindern, noch während des Verlaufs der Reise die Stabilität gefährden, wobei der Zuwachs an Gewicht, zum Beispiel durch Aufsaugen von Wasser, und die Gewichtsverluste berücksichtigt werden müssen, die durch den Verbrauch von Brennstoff und Vorräten entstehen.

Rule LXXXVI

Protection of Crew Access to Machinerie Space, &c.

Safe and satisfactory access to the quarters of the crew, to the machinery space and to all other parts used in the necessary work of the ship, is to be available at all times. Deck cargo in way of openings which give access to such parts is to be so stowed that the openings can be properly closed and secured against the admission of water. Efficient protection for the crew in the form of guard rails or life lines, spaced not more than 12 inches apart vertically, is to be provided on each side of the deck cargo to a height of at least 4 feet above the cargo. The cargo is to be made sufficiently level for gangway purposes.

Règle LXXXVI

Protection de l'équipage, accès à la tranche des machines, &c.

Un moyen d'accès sûr et satisfaisant doit permettre d'atteindre, à tout moment les locaux de l'équipage, la tranche des machines et toutes les autres parties qui sont obligatoirement utilisées pour la manœuvre. Aux endroits qui permettent d'atteindre ces parties, la pontée doit être arrimée de telle façon que les ouvertures y donnant accès puissent être convenablement fermées et assujetties de manière à empêcher toute rentrée d'eau. Des moyens de protection efficaces pour l'équipage, sous la forme de garde-corps, ou de filières s'élevant au moins à 1m22 au-dessus de la pontée et espacées verticalement de 30 centimètres au plus les uns des autres, doivent être installés de chaque côté de la pontée. Le dessus de la pontée doit être suffisamment nivelé pour servir de passavant.

Regel LXXXVI

Vorkehrungen zum Schutze der Mannschaft, Zugang zum Maschinenraum usw.

Zu den Mannschaftsräumen, dem Maschinenraum und allen anderen Teilen, deren Benutzung für die Handhabung des Schiffes notwendig ist, muß jederzeit sicherer und ausreichender Zugang vorhanden sein. Deckslast im Bereich von Öffnungen, die den Zugang zu solchen Teilen bilden, muß so gestaut sein, daß die Öffnungen gut geschlossen und gegen das Eindringen von Wasser gesichert werden können. Ausreichender Schutz für die Mannschaft in Gestalt von Schutzgeländern oder Strecktauen, die nicht über 300 mm voneinander entfernt sind, muß an jeder Seite der Deckslast bis zu einer Höhe von wenigstens 1,22 m über der Ladung vorgesehen sein. Die Ladung muß für den Verkehr genügend eben gestaut sein.

Rule LXXXVII

Steering Arrangements

Steering arrangements are to be effectively protected from damage by cargo, and, as far as practicable, are to be accessible. Efficient provision is to

Règle LXXXVII

Dispositions concernant l'appareil à gouverner

Les dispositifs utilisés pour gouverner doivent être convenablement protégés contre les avaries que pourrait leur occasionner la pontée et,

Regel LXXXVII

Steuereinrichtungen

Die Steuereinrichtungen müssen gegen Beschädigung durch Ladung wirksam geschützt und, soweit durchführbar, zugänglich sein. Eine geeignete Notsteue-

be made for steering in the event of a breakdown in the main steering arrangements.

autant que cela est possible, pouvoir être accessibles. Des dispositions doivent être prises pour que l'on puisse gouverner en cas d'avarie aux appareils principaux.

rung ist für den Fall vorzusehen, daß die Hauptsteuereinrichtung versagt.

Rule LXXXVIII
Uprights

Uprigths when required by the nature of the timber are to be of adequate strength and may be of wood or metal; the spacing is to be suitable for the length and character of timber carried, but is not to exceed 10 feet. Strong angles or metal sockets efficiently secured to the stringer plate or equally efficient means are to be provided for securing the uprights.

Règle LXXXVIII
Montants

Lorsque la nature du bois exige l'installation de montants, ces derniers doivent être d'une solidité appropriée et peuvent être en bois ou en métal. Leur écartement doit être en rapport avec la longueur et la nature du bois transporté, mais il ne doit pas être supérieur à 3m05. Des cornières ou des sabots en métal fixés convenablement à la tôle gouttière ou d'autres dispositifs efficaces doivent être prévus pour maintenir les montants.

Regel LXXXVIII
Stützen

Wenn die Art des Holzes Stützen erfordert, müssen diese von hinreichender Stärke, aus Holz oder Metall gefertigt und in Abständen angeordnet sein, die der Länge und der Art des mitgeführten Holzes entsprechen, ohne 3,05 m zu überschreiten. Starke Winkel oder Metallspuren, die fest an der Stringerplatte angebracht sind, oder ebenso geeignete Mittel müssen für die Befestigung der Stützen vorgesehen sein.

Rule LXXXIX
Lashings

Timber deck cargo is to be efficiently secured throughout its length by independent overall lashings spaced not more than 10 feet apart.

Eye plates for these lashings are to be riveted to the sheerstrake at intervals of not more than 10 feet, the distance from an end bulkhead of a superstructure to the first eye plate being not more than 6 feet 6 inches. Additional eye plates may be fitted on the stringer plate.

Overall lashings are to be in good condition and are to be not less than 3/4 inch close link chain or flexible wire rope of equivalent strength, fitted with sliphooks and stretching screws, which are to be accessible at all times. Wire rope lashings are to have a short length of long link chain to permit the length of lashings to be regulated.

When timber is in lengths less than 12 feet, the spacing of the lashings is to be reduced to suit the length of timber or other suitable provision made.

Règle LXXXIX
Saisines

La pontée doit être bien saisie sur toute sa longueur par des saisines traversières indépendantes les unes des autres dont l'écartement ne doit pas être supérieur à 3m05.

Des points d'attache pour ces saisines doivent être rivés à la tôle du carreau à des intervalles n'excédant pas 3m05 mètres. La distance comprise entre une cloison fronteau de superstructure et le premier point d'attache voisin ne doit pas être supérieur à 1m98. Des points d'attache additionnels peuvent être fixés sur la tôle gouttière.

Les saisines traversières doivent être en bon état et consister en chaîne à mailles serrées de 19 millimètres au moins ou en fil d'acier flexible de résistance équivalente, elles doivent être garnies de crocs à échappement et de ridoirs accessibles en tout temps.

Les saisines en fil d'acier doivent avoir un bout de chaîne à mailles longues de faible longueur permettant de régler l'amarrage.

Lorsque la longueur des pièces de bois est moindre que 3m66 l'espacement des saisines peut être réduit en proportion ou d'autres dispositions convenables doivent être prises.

Regel LXXXIX
Laschungen

Holzdecklast muß über ihre ganze Länge durch unabhängige Querlaschungen in Abständen von höchstens 3,05 m befestigt werden.

Die Augplatten für diese Laschungen müssen am Scheergang in Abständen von höchstens 3,05 m angenietet sein; dabei darf die Entfernung von einem Endschott eines Aufbaus bis zu der ersten Augplatte höchstens 1,98 m betragen. Zusätzliche Augplatten dürfen an der Stringerplatte angebracht werden.

Die Querlaschungen müssen sich in gutem Zustande befinden und aus enggliedrigen Ketten von mindestens 19 mm Durchmesser oder aus gleichwertigem biegsamem Stahldraht mit Sliphaken und Spannschrauben bestehen, die jederzeit erreichbar sein müssen. Stahldrahtlaschungen müssen mit einem kurzen Ende langgliedriger Kette versehen sein, damit sich die Länge der Laschungen regeln läßt.

Wenn das Holz unter 3,66 m lang ist, ist der Abstand der Laschungen den Holzlängen entsprechend zu verringern, oder es sind andere geeignete Vorkehrungen zu treffen.

When the spacing of the lashings is 5 feet or less, the size of the lashing may be reduced, but not less than ½ inch chain or equivalent wire rope is to be used.

Lorsque l'espacement des saisines est égal ou inférieur à 1m52, les dimensions des saisines en chaîne peuvent être réduites; toutefois on ne doit pas employer de la chaîne de moins de 12,7 millimétres ni du câble d'acier de moindre résistance que la chaîne de 12,7 millimètres.

Wenn der Abstand der Laschungen 1,52 m oder darunter beträgt, dürfen die Abmessungen der Laschungen verringert werden, doch müssen Ketten von mindestens 12,7 mm oder gleichwertiger Stahldraht verwendet werden.

All fittings required for securing the lashings are to be of strength corresponding to the strength of the lashings.

Toutes les installations exigées pour fixer les saisines doivent être d'une résistance appropriée à celle des ces saisines.

Alle Teile, die zur Befestigung der Laschungen dienen, müssen in ihrer Festigkeit der der Laschungen entsprechen.

On superstructure decks, uprights, where fitted, are to be about 10 feet apart and are to be secured by athwartship lashings of ample strength.

Les montants installés sur les ponts de superstructures doivent être espacés de 3m05 et être maintenus transversalement par des saisines traversières de résistance largement suffisante.

Stützen auf Aufbaudecks müssen etwa 3,05 m voneinander entfernt stehen und durch Querlaschungen von hinreichender Stärke gesichert sein.

Rule XC

Plans

Plans showing the fittings and arrangements for stowing and securing timber deck cargoes in compliance with the foregoing conditions and regulations are to be submitted to the Assigning Authority.

Règle XC

Plans

Des plans montrant les dispositions et les installations pour l'arrimage et la tenue des pontées, conformément aux présentes règles, doivent être soumis à l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords.

Regel XC

Pläne

Pläne der Gesamtanordnung nebst Einzelheiten über Stauung und Befestigung von Holzdeckslasten gemäß vorstehenden Bedingungen und Regeln müssen der Stelle, die den Freibord bestimmt, eingereicht werden.

Freeboard

Rule XCI

Computation of Freeboard

Where the Assigning Authority is satisfied that the ship is suitable and that the conditions and arrangements are at least equal to the foregoing requirements for the carriage of timber deck cargo, the Summer freeboards computed in accordance with the Rules and Tables in Part III may be modified to give special timber freeboards, by substituting the following percentages for those in Rule LIII: —

Franc-bord

Règle XCI

Calcul du Franc-bord

Lorsque l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords se sera rendu compte que le navire est convenablement installé et que les conditions et les installations sont au moins équivalentes aux exigences indiquées ci-dessus pour le transport des bois en pontée, les francs-bords d'été déterminés suivant les Règles ordinaires et les Tables de la 3ème Partie pourront être corrigés de façon à donner des francs-bords spéciaux pour le bois, en remplaçant les pourcentages qui figurent à la Règle LIII par ceux qui sont donnés dans la Table suivante:

Freibord

Regel XCI

Errechnung des Freibords

Wenn die Stelle, die den Freibord bestimmt, der Überzeugung ist, daß das Schiff für die Beförderung von Holzdeckslast geeignet ist, und daß die Bedingungen und Anordnungen hierfür mindestens den vorstehenden Erfordernissen gleichwertig sind, können die in Übereinstimmung mit den Regeln und Tafeln im Teil 3 errechneten Sommerfreiborde dadurch in besondere Holz-Freiborde umgerechnet werden, daß folgende Hundertteile an Stelle der in Regel LIII gegebenen treten:

Total Effective Length of Superstructures

	0	·1 L	·2 L	·3 L	·4 L	·5 L	·6 L	·7 L	·8 L	·9 L	1·0 L
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
All types	20	30·75	41·5	52·25	63	69·25	75·5	81·5	87·5	93·75	100

Longueur effective totale de superstructures

	0	0,1 L	0,2 L	0,3 L	0,4 L	0,5 L	0,6 L	0,7 L	0,8 L	0,9 L	L
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Navires de tous les types	20	30,75	41,5	52,25	63	69,25	75,5	81,5	87,5	93,75	100

Wirksame Gesamtlänge von Aufbauten

	0	0,1 L	0,2 L	0,3 L	0,4 L	0,5 L	0,6 L	0,7 L	0,8 L	0,9 L	L
	v. H.	v. H.	v. H.	v. H.	v. H.	v. H.	v. H.	v. H.	v. H.	v. H.	v. H.
Alle Schiffsarten . .	20	30,75	41,5	52,25	63	69,25	75,5	81,5	87,5	93,75	100

The Winter Timber freeboard is to be obtained by adding to the Summer Timber freeboard one-third of an inch per foot of the moulded Summer Timber draught.

The Winter North Atlantic Timber freeboards are the Winter North Atlantic freeboards prescibed in Rule LXV.

The Tropical Timber freeboard is to be obtained by deducting from the Summer Timber freeboard one-quarter of an inch per foot of the moulded Summer Timber draught.

Le franc-bord d'hiver pour les navires transportant des bois en pontée s'obtient en ajoutant au franc-bord d'été $\frac{1}{36}$ du tirant d'eau correspondant compté à partir du dessus de quille.

Le franc-bord d'hiver pour le bois dans l'Atlantique Nord est celui prescrit dans la Règle LXV pour les francs-bords d'hiver dans l'Atlantique Nord.

Le franc-bord tropical pour le bois s'obtient en déduisant du franc-bord d'été pour le bois $\frac{1}{48}$ du tirant d'eau correspondant, compté à partir du dessus de quille.

Der Winter-Holz-Freibord wird durch Vergrößerung des Sommer-Holz-Freibords um $1/36$ des Sommer-Holz-Tiefgangs ohne Kiel gewonnen.

Der Winter-Nordatlantik-Holz-Freibord entspricht dem nach Regel LXV bestimmten.

Der Tropen-Holz-Freibord wird durch Verringerung des Sommer-Holz-Freibords um $1/48$ des Sommer-Holz-Tiefgangs ohne Kiel gewonnen.

Part VI

Load Lines for Tankers

Definition

Tanker.-The term «tanker» includes all steamers specially constructed for the carriage of liquid cargoes in bulk.

Rule XCII

Marks on the Ship's Sides

The marks on the ship's sides are to be as provided in the figure in Rule IV.

Supplementary Conditions of Assigment for Deeper Loading

Rule XCIII

Construction of Ship

The structure of the ship is to be of sufficient strength for the increased draught corresponding to the freeboard assigned.

6ème Partie

Lignes de charge des Navires à Citernes

Définition

Navire à citernes. — L'expression «navire à citernes» s'applique à tout vapeur construit spécialement pour transporter des cargaisons liquides en vrac.

Règle XCII

Marques sur les murailles du navire

Les marques sur les murailles sont celles qui sont indiquées au croquis de la Règle IV.

Conditions supplémentaires d'assignation permettant l'augmentation d'enfoncement

Règle XCIII

Construction du navire

Le navire à citernes doit être construit avec une solidité suffisante pour le tirant d'eau accru correspondant au franc-bord assigné.

Teil 6

Freiborde für Tankschiffe

Begriffsbestimmung

Tankschiff: Der Ausdruck „Tankschiff" bezeichnet alle Dampfer, die zur Beförderung von flüssigen Ladungen im Raum besonders gebaut sind.

Regel XCII

Marken an der Außenhaut

Die Marken an der Außenhaut müssen den im Bilde zu Regel IV vorgesehenen entsprechen.

Zusätzliche Bedingungen für die Bestimmung des Tieferladens

Regel XCIII

Bauart des Schiffes

Der Verband des Schiffes muß dem zugelassenen größeren Tiefgang entsprechend genügende Festigkeit besitzen.

Rule XCIV
Forecastle

The ship is to have a forecastle of which the length is not less than 7 per cent. of the length of the ship and the height is not less than the standard height.

Règle XCIV
Gaillard

Le navire doit avoir un gaillard ayant une longueur au moins égale à 7 pour cent de la longueur du navire et une hauteur au moins égale à la hauteur réglementaire.

Regel XCIV
Back

Das Schiff muß eine Back von einer Länge nicht unter 7 v. H. der Schiffslänge und einer Höhe nicht unter der normalen Höhe haben.

Rule XCV
Machinery Casings

The openings in machinery casings on the freeboard deck are to be fitted with steel doors. The casings are to be protected by an enclosed poop or bridge of at least standard height, or by a deck house of equal height and of epuivalent strength. The bulkheads at the ends of these structures are to be of the scantlings required for bridge front bulkheads. All entrances to the structures from the freeboard deck are to be fitted with effective closing appliances and the sills are to be at least 18 inches above the deck. Exposed machinery casings on the superstructure deck are to be of substantial construction, and all openings in them are to be fitted with steel closing appliances permanently attached to the casings and capable of being closed and secured from both sides; the sills of such openings are to be at least 15 inches above the deck. Fiddley openings are to be as high above the superstructure deck as is reasonable and practicable and are to have strong steel covers permanently attached in their proper positions.

Règle XCV
Encaissements des machines

Les ouvertures dans les encaissements des machines sur le pont de franc-bord doivent avoir des portes en acier. Les encaissements doivent être protégés par une dunette ou un château fermés ayant au moins la hauteur réglementaire ou par un rouf de même hauteur et de solidité équivalente. Les cloisons des extrémités de ces superstructures doivent avoir les échantillons exigés pour les cloisons fronteaux de château. Toutes les entrées dans les constructions sur le pont de franc-bord doivent être munies de fermetures efficaces et les seuils doivent avoir une hauteur d'au moins 457 millimètres au-dessus du pont. Les parties exposées des encaissements de la machine sur le pont des superstructures doivent être de construction solide et toutes leurs ouvertures munies de fermetures en acier, attachées de façon permanente sur les encaissements et susceptibles d'être fermées et assujetties de l'intérieur et de l'extérieur; les senils de ces ouvertures doivent s'élever au moins à 380 millimètres au-dessus du pont. Les panneaux de chaufferies doivent être aussi élevés qu'il est raisonnable et possible de le faire au-dessus du pont de superstructures et avoir de forts couvercles en acier, attachés de façon permanente à leur emplacement.

Regel XCV
Maschinenschächte

Die Öffnungen in Maschinenschächten auf dem Freiborddeck müssen mit stählernen Türen versehen sein. Die Schächte müssen durch eine geschlossene Poop oder Brücke von mindestens normaler Höhe oder durch ein ebenso hohes und ebenso festes Deckshaus geschützt werden. Die Endschotte dieser Bauteile müssen die für die Brückenhausfrontschotte erforderlichen Stärken besitzen. Alle Eingänge zu diesen Aufbauten vom Freiborddeck aus müssen mit wirksamen Verschlüssen versehen sein und Sülle von mindestens 457 mm Höhe über Deck haben. Freiliegende Maschinenschächte auf dem Aufbaudeck müssen kräftig gebaut sein und alle Öffnungen in ihnen müssen stählerne, fest an den Schächten angebrachte Verschlüsse haben und von beiden Seiten geschlossen gesichert werden können; die Sülle dieser Öffnungen müssen mindestens 380 mm Höhe über Deck haben. Kesselschachtöffnungen müssen so hoch über dem Aufbaudeck liegen, wie es praktisch durchführbar und vertretbar ist, und starke stählerne, am Ort gut befestigte Deckel haben.

Rule XCVI
Gangway

An effenciently constructed permanent gangway of sufficient strength for its exposed position is to be fitted fore and aft at the level of the superstructure deck between the poop and midship bridge, and when crew are berthed forward, from the bridge to the forecastle, or other equivalent means of access may be pro-

Règle XCVI
Passerelle

Une passerelle permanente de construction efficace et d'une solidité suffisante étant donné sa position exposée doit être installée de l'avant à l'arrière, au niveau du pont de superstructures, entre la dunette et le château et, lorsque l'équipage est logé à l'avant du navire, cette passerelle doit s'étendre du châ-

Regel XCVI
Laufbrücke

Eine zweckmäßig gebaute, feste und genügend starke, durchgehende Laufbrücke muß in einer Höhe mit dem Aufbaudeck von der Poop zur Brücke auf dem Mittelschiff und, wenn die Mannschaft vorn untergebracht ist, von der Brücke zur Back führen; an Stelle der Laufbrücke können andere gleichwertige Zugangsmöglichkeiten vor-

vided to carry out the purpose of the gangway, such as passages below deck.

Rule XCVII

Protection of Crew, Access to Machinery Space, &c.

Safe and satisfactory access from the gangway level to the quarters of the crew, the machinery space and all other parts used in the necessary work of the ship, is to be available at all times. This rule does not apply to pump roms entered from the freeboard deck, when fitted with Class 1 closing appliances.

Rule XCVIII

Hatchways

All hatchways on the freeboard deck and on the deck of expansion trunks are to be closed watertight by efficient steel covers.

Rule XCIX

Ventilatores

Ventilatores to spaces below the freeboard deck are to be of ample strength or are to be protected by superstructures or equally efficient means.

Rule C

Freeing Arrangements

Ships with bulwarks are to have open rails fitted for at least half the length of the exposed portion of the weather deck or other effective freeing arrangements. The upper edge of the sheerstrake is to be kept as low as practicable, and preferably not higher than the upper edge of the gunwale bar.

Where superstructures are connected by trunks, open rails are to be fitted for the whole length of the weather portions of the freeboard deck.

teau au gaillard. Tout autre moyen d'accès équivalent, comme des passages au-dessous du pont, peut être employé pour tenir lieu de cette passerelle.

Règle XCVII

Protection de l'équipage. Accès à la tranche des machines, &c.

Un moyen d'accès sûr et satisfaisant doit permettre d'atteindre, du niveau de la passerelle les locaux de l'équipage, la tranche des machines et les parties du navire qui sont obligatoirement utilisées pour la manœuvre du navire. Cette règle ne s'applique pas aux chambres des pompes dont les entrées se font du pont de franc-bord quand elles sont munies de moyens de fermeture de la classe 1.

Règle XCVIII

Panneaux

Tous les panneaux du pont de franc-bord ou du pont des caisses d'expansion doivent être fermés par des couvercles en acier robustes et étanches.

Règle XCIX

Manches à air

Les manches à air desservant des espaces situés au-dessous du pont de franc-bord doivent être de solidité suffisante ou être protégées par des superstructures ou des moyens efficaces équivalents.

Règle C

Dispositifs pour l'évacuation de l'eau

Les navires munis de pavois doivent avoir des rambardes au moins sur la moitié de la longueur de la partie exposée du pont ou toutes autres dispositions efficaces pour l'évacuation de l'eau. Le can supérieur du carreau doit être tenu aussi bas que possible et de préférence il ne doit pas dépasser le can supérieur de la cornière gouttière.

Quand les superstructures sont reliées par des trunks, des rambardes doivent être installées sour toute la longueur des parties exposées du pont de franc-bord.

gesehen werden, wie zum Beispiel Verkehrsgänge unter Deck.

Regel XCVII

Vorkehrungen zum Schutze der Mannschaft, Zugang zum Maschinenraum usw.

Zu den Mannschaftsräumen, dem Maschinenraum und allen anderen Teilen, deren Benutzung für die Handhabung des Schiffes notwendig ist, muß von der Laufbrücke aus jederzeit sicherer und ausreichender Zugang vorhanden sein. Diese Regel gilt nicht für Pumpenräume, die vom Freiborddeck aus zugänglich sind, wenn sie mit Verschlüssen der Klasse 1 versehen sind.

Regel XCVIII

Luken

Alle Luken auf dem Freiborddeck und auf den Expansionsschächten müssen durch geeignete stählerne Deckel wasserdicht verschlossen sein.

Regel XCIX

Lüfter

Lüfter für Räume unter dem Freiborddeck müssen genügend stark gebaut oder durch Aufbauten oder in gleichwertiger Weise geschützt sein.

Regel C

Vorrichtungen für den Wasserablauf

Schiffe mit einem Schanzkleid müssen für mindestens die halbe Länge des freiliegenden Teiles des Wetterdecks offene Geländer oder andere wirksame Vorrichtungen für den Wasserablauf haben. Die Oberkante des Scheerganges ist so tief wie möglich zu legen, am besten nicht höher als die Oberkante des Rinnsteinwinkels.

Wo Aufbauten durch Trunks miteinander verbunden sind, muß offenes Geländer für die ganze Länge des freiliegenden Freiborddecks vorgesehen sein.

Rule CI

Plans

Plans showing proposed fittings and arrangements are to be submitted to the Assigning Authority for approval.

Règle CI

Plans

Des plans montrant les installations et les dispositions doivent être soumis à l'approbation de l'Autorité habilitée pour l'assignation des francsbords.

Regel CI

Pläne

Pläne, aus denen die vorgesehenen Einrichtungen und Anordnungen zu ersehen sind, müssen der Stelle, die den Freibord bestimmt, zur Genehmigung vorgelegt werden.

Freeyboards

Rule CII

Computation of Freeboard

When the Assigning Authority is satisfied that the foregoing requirements are fulfilled, the Summer freeboard may be computed from the Table for Tankers; all corrections except those for flush-deck steamers, detached superstructures, excess sheer, and winter voyages across the North Atlantic are to be made in accordane with Part III of the Rules.

Francs-bords

Règle CII

Calcul du franc-bord

Quand l'Autorité habilitée pour l'assignation des francsbords aura constaté que les exigences ci-dessus indiquées sont remplies, le franc-bord d'été pourra être calculé d'après la Table de francbord des navires à citernes. Toutes les corrections devront être faites suivant la 3ème partie du Règlement à l'exception de celles pour les vapeurs à pont découvert, pour les superstructures détachées, pour l'excès de tonture et pour les voyages d'hiver à travers l'Atlantique Nord.

Freiborde

Regel CII

Errechnung des Freibordes

Wenn die Stelle, die den Freibord bestimmt, der Überzeugung ist, daß die vorstehenden Erfordernisse erfüllt sind, kann der Sommerfreibord nach der Tafel für Tankschiffe errechnet werden; alle Berichtigungen mit Ausnahme der für Glattdeckdampfer, freistehende Aufbauten, größeren Sprung und Winterreisen über den Nord-Atlantik müssen gemäß Teil 3 der Regeln vorgenommen werden.

Rule CIII

Deduction for Detached Superstructures

When the total effective length of superstructure is less than 1·0 L, the deduction is a percentage of that for a superstructure of length 1·0 L, and is obtained from the following table: —

Règle CIII

Réduction pour superstructures détachées

Lorsque la longueur totale effective des superstructures est moindre que L, la déduction est un pourcentage de celle prévue pour une longueur de superstructure égale à L. Elle est obtenue par le tableau suivant:

Regel CIII

Abzug für freistehende Aufbauten

Wenn die wirksame Gesamtlänge von Aufbauten kleiner als 1,0 L ist, beträgt der Abzug einen Hundertteil des Abzugs für einen Aufbau, der sich über die ganze Schiffslänge erstreckt, und wird der folgenden Tafel entnommen.

Total Effective Length of Superstructures

	0	·1 L	·2 L	·3 L	·4 L	·5 L	·6 L	·7 L	·8 L	·9 L	1·0 L
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
All types	0	7	14	21	31	41	52	63	75·3	87·7	100

Longueur effective totale de superstructures

	0	0,1 L	0,2 L	0,3 L	0,4 L	0,5 L	0,6 L	0,7 L	0,8 L	0,9 L	L
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Navires de tous les types	0	7	14	21	31	41	52	63	75,3	87,7	100

Wirksame Gesamtlänge von Aufbauten

	0	0,1 L	0,2 L	0,3 L	0,4 L	0,5 L	0,6 L	0,7 L	0,8 L	0,9 L	1,0 L
	v. H.	v. H.	v. H.	v. H.	v. H.	v. H.	v. H.	v. H.	v. H.	v. H.	v. H.
Alle Schiffsarten . .	0	7	14	21	31	41	52	63	75,3	87,7	100

Rule CIV

Deduction for Excess Sheer

Where the sheer is greater than the standard, the correction for excess sheer (see Rule LVII of Part III, Load Lines for Steamers) is deducted from the freeboard for all tankers. Rule LIX of Part III does not apply except that the maximum deduction for excess sheer is 1½ inches at 100 feet and increases at the rate of 1½ inches for each additional 100 feet in the length of the ship.

Rule CV

Winter North Atlantic Freeboard

The minimum freeboard for voyages across the North Atlantic, north of latitude 36° N., during the winter months, is the Winter Freeboard plus an addition at a rate of 1 inch per 100 feet in length.

Rule CVI

Freeboard Table for Tankers

L in Feet	Freeboard in Inches	L in Feet	Freeboard in Inches
190	21·5	400	62·5
200	23·1	410	64·9
210	24·7	420	67·4
220	26·3	430	69·9
230	28·0	440	72·5
240	29·7	450	75·1
250	31·5	460	77·7
260	33·3	470	80·2
270	35·2	480	82·7
280	37·1	490	85·1
290	39·1	500	87·5
300	41·1	510	89·8
310	43·1	520	92·1
320	45·1	530	94·3
330	47·1	540	96·5
340	49·2	550	98·6
350	51·3	560	100·7
360	53·5	570	102·7
370	55·7	580	104·6
380	57·9	590	106·5
390	60·2	600	108·4

Ships above 600 feet are to be dealt with by the Administration.

Règle CIV

Déduction pour excès de tonture

Quand la tonture est plus grande que la tonture réglementaire, la correction pour excès de tonture (voir Règle LVII de la 3ème Partie, Lignes de Charge pour les Vapeurs) est déduite du franc-bord pour tous les navires à citernes. La Règle LIX de la 3ème Partie ne s'applique pas; toutefois la déduction maximum pour excès de tonture est de 38 millimètres pour une longueur de 30m50 et elle augmente de 38 millimètres chaque fois que la longueur du navire augmente de 30m50.

Règle CV

Voyages pendant l'hiver à travers l'Atlantique Nord

Le franc-bord minimum pour les voyages à travers l'Atlantique Nord au nord du parallèle 36°, pendant les mois d'hiver, est égal au franc-bord d'hiver auquel on ajoute autant de fois 25,4 millimètres que la longueur de 30m50 est comprise dans la longueur du navire.

Règle CVI

Tableau de franc-bord pour les navires à citernes

L Mètres	Franc-bord Millims.	L Mètres	Franc-bord Millims.
57,91	546	121,92	1587
60,96	587	124,97	1648
64,01	627	128,02	1712
67,06	668	131,06	1775
70,10	711	134,11	1841
73,15	754	137,16	1908
76,20	800	140,21	1974
79,25	846	143,26	2037
82,30	894	146,30	2101
85,34	942	149,35	2162
88,39	993	152,40	2222
91,44	1044	155,45	2281
94,49	1095	158,50	2339
97,54	1146	161,54	2395
100,58	1196	164,59	2451
103,63	1250	167,64	2504
106,68	1303	170,69	2558
109,73	1359	173,74	2609
112,78	1415	176,78	2657
115,82	1471	179,83	2705
118,87	1529	182,88	2753

Le cas des navires d'une longueur de plus de 182m88 est laissé à l'Administration.

Regel CIV

Abzug für größeren Sprung

Wenn der Sprung größer als normal ist, wird bei allen Tankschiffen die Berichtigung für größeren Sprung (siehe Regel LVII in Teil 3, Freiborde für Dampfer) vom Freibord abgezogen. Regel LIX im Teil 3 gilt nicht, mit der Ausnahme, daß der höchstzulässige Abzug für größeren Sprung bei 30,50 m 38 mm beträgt und für jede zusätzlichen 30,50 m der Schiffslänge um 38 mm wächst.

Regel CV

Winter-Nord-Atlantik-Freibord

Der Mindestfreibord für Reisen über den Nord-Atlantik nördlich von 36° N während der Wintermonate ist der für jede 30,50 m der Schiffslänge um 25,4 mm vergrößerte Winterfreibord.

Regel CVI

Freibordtafel für Tankschiffe

L m	Freibord mm	L m	Freibord mm
57,91	546	121,92	1 587
60,96	587	124,97	1 648
64,01	627	128,02	1 712
67,06	668	131,06	1 775
70,10	711	134,11	1 841
73,15	754	137,16	1 908
76,20	800	140,21	1 974
79,25	846	143.26	2 037
82,30	894	146,30	2 101
85,34	942	149,35	2 162
88,39	993	152,40	2 222
91,44	1 044	155,45	2 281
94,49	1 095	158,50	2 339
97,54	1 146	161,54	2 395
100,58	1 196	164,59	2 451
103,63	1 250	167,64	2 504
106,68	1 303	170,69	2 558
109,73	1 359	173,74	2 609
112,78	1 415	176,78	2 657
115,82	1 471	179,83	2 705
118,87	1 529	182,88	2 753

Die Behandlung der Schiffe über 182,88 m Länge wird den Verwaltungen überlassen.

Annex II

Boundaries of the Zones and Seasonal Areas

Zones

The southern boundary of the northern "Winter-Seasonal" zone is a line drawn from the east coast of North America along the parallel of lat. 36° N. to Tarifa in Spain; from the east coast of Korea along the parallel of lat. 35° N. to the west coast of Honshiu, Japan; from the east coast of Honshiu along the parallel of lat. 35° N. to long. 150° W., and thence along a rhumb line to the west coast of Vancouver Island at lat. 50° N., Fusan (Korea) and Yokohama to be considered as being on the boundary line of the northern "Winter Seasonal" zone and the "Summer" zone.

The northern boundary of the "Tropical" zone is a line drawn from the east coast of South America at lat 10° N. along the parallel of lat. 10° N. to long. 20° W., thence north to lat. 20° N. and thence along the parallel of lat. 20° N. to the west coast of Africa; a line from the east coast of Africa along the parallel of lat. 8° N. to the west coast of the Malay Peninsula, following thence the coast of Malay and Siam to the east coast of Cochin China at lat. 10° N., thence along the parallel of lat. 10° N. to long. 145° E., thence north to lat. 13° N. and thence along the parallel of lat. 13° N. to the west coast of Central America, Saigon to be considered as being on the boundary line of the "Tropical" zone and the "Seasonal „Tropical" area (4).

The southern boundary of the "Tropical" zone is a line drawn from the east coast of South America along

Annexe II

Limites des Zones et des Régions Périodiques

Zones

La limite Sud de la «zone d'hiver périodique» septentrionale est constituée par une ligne tracée: suivant le parallèle de latitude 36° Nord depuis la côte Est de l'Amèrique du Nord jusqu'à Tarifa, en Espagne; suivant le parallèle de latitude 35° Nord depuis la côte Est de Corée jusqu'à la côte Ouest de Honshiu, Japon; suivant le parallèle de latitude 35 Nord depuis la côte Est de Honshiu jusqu'au méridien de longitude 150° Ouest; et suivant une ligne droite jusqu'à la côte Ouest de l'île de Vancouver au point de latitude 50° Nord. Fusan (Corée) et Yokohama sont considérés comme étant sur la ligne de démarcation de la «zone d'hiver périodique» et de la «zone d'été.»

La limite Nord de la «zone tropicale» est constituée par une ligne tracée: suivant le parallèle de latitude 10° Nord depuis la côte Est de l'Amérique de Sud jusqu'au méridien de longitude 20° Ouest; suivant le méridien 20° Ouest jusqu'au parallèle de latitude 20° Nord; et suivant le parallèle de latitude 20° Nord jusqu'à la côte Ouest d'Afrique; suivant le parallèle de latitude 8° Nord depuis la côte Est d'Afrique jusqu'à la côte Ouest de la péninsule de Malaisie, le long des côtes de Malaisie et du Siam jusqu'à la côte Est de Cochinchine au point de latitude 10° Nord; suivant le paralléle de latitude 10° Nord jusqu'au méridien de longitude 145° Est, suivant le méridien 145° Est jusqu'au parallèle de latitude 13° Nord, suivant le parallèle de latitude 13° Nord jusqu'à la côte Ouest de l'Amérique centrale. Saïgon est considéré comme étant sur la ligne de démarcation de la «zone tropicale» et de la «région tropicale périodique» (4).

La limite Sud de la «zone tropicale» est constituée par une ligne tracée: suivant le parallèle du Tro-

Anhang II

Die Grenzen der Zonen und jahreszeitlichen Gebiete

Zonen

Die Südgrenze der nördlichen „jahreszeitlichen Winterzone" läuft von der Ostküste von Nordamerika auf dem Breitenparallel von 36° N-Br. nach Tarifa in Spanien; von der Ostküste von Korea auf dem Breitenparallel von 35° N-Br. nach der Westküste von Hondo, Japan; von der Ostküste von Hondo auf dem Breitenparallel von 35° N-Br. bis 150° W-Lg. und von dort auf der Loxodrome nach der Westküste der Insel Vancouver auf 50° N-Br. Fusan (Korea) und Jokohama gelten als auf der Grenze zwischen nördlicher „jahreszeitlicher Winterzone" und „Sommerzone" liegend.

Die Nordgrenze der „Tropenzone" läuft von der Ostküste von Südamerika auf dem Breitenparallel von 10° N-Br. bis 20° W-Lg., auf diesem Meridian nördlich bis 20° N-Br. und auf diesem Breitenparallel bis zur Westküste von Afrika; von der Ostküste von Afrika auf dem Breitenparallel von 8° N-Br. nach der Westküste der Malaiischen Halbinsel, längs der Küste dieser Halbinsel und der Küste von Siam bis zu der Ostküste von Cochinchina auf 10° N-Br., auf diesem Breitenparallel bis 145° O-Lg., auf diesem Meridian nördlich bis 13° N-Br. und auf diesem Breitenparallel bis zur Westküste von Mittelamerika. Saigon gilt als auf der Grenze zwischen „Tropenzone" und „jahreszeitlicher Tropenzone" 4 liegend.

Die Südgrenze der „Tropenzone" läuft von der Ostküste von Südamerika auf dem Wendekreise des Stein-

the Tropic of Capricorn to the west coast of Africa; from the east coast of Africa along the pararellel of lat. 20° S. to the west coast of Madagascar, thence along the west and north coast of Madagascar to long. 50° E., thence north to lat. 10° S., thence along the parallel of lat. 10° S. to long. 110° E., thence along a rhumb line to Port Darwin, Australia, thence eastwards along the coast of Australia and Wessel Island to Cape Wessel, thence along the parallel of lat. 11° S. to the west side of Cape York, from the east side of Cape York at lat. 11° S. along the parallel of lat. 11° S. to long. 150° W., thence along a rhumb line to the point lat. 26° S. long. 75° W., and thence along a rhumb line to the west coast of South America at lat. 30° S., Coquimbo, Rio de Janeiro and Port Darwin to be considered as being on thé boundary line of the "Tropical" and "Summer" zones.

pique du Capricorne depuis la côte Est de l'Amérique du Sud jusqu'à la côte Ouest d'Afrique; suivant le parallèle de latitude 20° Sud depuis la côte Ouest de Madagascar, le long des côtes Ouest et Nord de Madagascar jusqu'au méridien de longitude 50° Est, suivant le méridien de longitude 50° Est jusqu'au parallèle de latitude 10° Sud, suivant le parallèle de latitude 10° Sud jusqu'au méridien de longitude 110° Est, suivant une ligne droite jusqu'à Port Darwin, en Australie, vers l'Est le long des côtes d'Australie et de l'île Wessel jusqu'au cap Wessel, suivant le parallèle de latitude 11° Sud jusqu'à la côte Ouest du cap York, suivant le parallèle de latitude 11° Sud depuis la côte Est du cap York jusqu'au méridien de longitude 150° Ouest, suivant une ligne droite jusqu'au point de latitude 26° Sud et longitude 75° Ouest, et suivant une ligne droite jusqu'à la côte Ouest de l'Amérique du Sud au point de latitude 30° Sud. Coquimbo, Rio de Janeiro et Port Darwin sont considérés comme étant sur la ligne de démarcation de la «zone tropicale» et de la «zone d'été.»

bocks bis zur Westküste von Afrika; von der Ostküste von Afrika auf dem Breitenparallel von 20° S-Br. nach der Westküste von Madagaskar, längs der West- und der Nordküste von Madagaskar bis 50° O-Lg., auf diesem Meridian nördlich bis 10° S-Br., auf diesem Breitenparallel bis 110° O-Lg., von dort auf der Loxodrome weiter bis Port Darwin, Australien, nach Osten längs der Küsten von Australien und der Insel Wessel bis Kap Wessel, auf dem Breitenparallel von 11° S-Br. nach der Westseite von Kap York, von der Ostseite von Kap York auf dem Breitenparallel von 11° S-Br. bis 150° W-Lg., von dort auf der Loxodrome bis zum Punkt 26° S-Br. und 75° W-Lg. und von hier auf der Loxodrome nach der Westküste von Südamerika auf 30° S-Br. Coquimbo, Rio de Janeiro und Port Darwin gelten als auf der Grenze zwischen „Tropenzone" und „Sommerzone" liegend.

The following regions are to be included in the "Tropical" zone:

(1) The Suez Canal, the Red Sea and the Gulf of Aden, from Port Said to the meridian of 45° E., Aden and Berbera to be considered as being on the boundary line of the "Tropical" zone and the "Seasonal Tropical" area 2 (b.)

(2) The Persian Gulf to the meridian of 59° E.

Les régions suivantes sont considérées comme appartenant à la «zone tropicale»:

(1) Le Canal de Suez, la Mer Rouge et le golfe d'Aden, à partir de Port Said jusqu'au méridien de longitude 45° Est. Aden et Berbera sont considérés comme étant sur la ligne de démarcation de la zone tropicale et de la zone tropicale périodique 2 (b).

(2) Le Golfe Persique jusqu'au méridien de longitude 59° Est.

Folgende Gebiete gehören zur „Tropenzone":

1. Der Suezkanal, das Rote Meer und der Golf von Aden, von Port Said bis zum Meridian von 45° O-Lg. Aden und Berbera gelten als auf der Grenze zwischen „Tropenzone" und „jahreszeitlicher Tropenzone 2 b liegend.

2. Der Persische Golf bis zum Meridian von 59° O-Lg.

The northern boundary of the southern "Winter Seasonal" zone is a line drawn from the east coast of South America along the parallel of lat. 40° S. to long. 56° W., thence along a rhumb line to the point lat. 34° S., long. 50° W., thence along the parallel of lat. 34° S. to the west coast of South Africa; from the east coast of South Africa at lat. 30° S. along a rhumb line to the west coast

La limite Nord de la «zone d'hiver périodique» méridionale est constituée» par une ligne tracée: suivant le parallèle de latitude 40° Sud depuis la côte Est de l'Amérique du Sud jusqu'au méridien de longitude 56° Ouest, suivant une ligne droite jusqu'au point de latitude 34° Sud et longitude 50° Ouest, suivant le parallèle de latitude 34° Sud jusqu'à la côte Ouest d'Afrique

Die Nordgrenze der südlichen „jahreszeitlichen Winterzone" läuft von der Ostküste von Südamerika auf dem Breitenparallel von 40° S-Br. bis 56° W-Lg., dann auf der Loxodrome bis zum Punkt 34° S-Br. und 50° W-Lg., von dort auf dem Breitenparallel von 34° S-Br. bis zur Westküste von Südafrika; von der Ostküste von Südafrika auf 30° S-Br. auf der Loxodrome bis zu der Westküste von Au-

of Australia at lat. 35° S., thence along the south coast of Australia to Cape Arid, thence along a rhumb line to Cape Grim, Tasmania, thence along the north coast of Tasmania to Eddystone Point, thence along a rhumb line to the west coast of South Island, New Zealand, at long 170° E,, thence along the west, south and east coasts of South Island to Cape Saunders, thence along a rhumb line to the point lat. 33° S. long, 170° W.; and thence along the parallel of lat. 33° S. to the west coast of South America, Valparaiso, Cape Town and Durban to be considered as being on the boundary line of the southern "Seasonal Winter" and "Summer" zones.

du Sud, suivant une ligne droite issue de la côte Est de l'Afrique du Sud au point de latitude 30° Sud jusqu'à la côte Ouest d'Australie au point de latitude 35° Sud le long de la côte Sud d'Australie jusqu'au cap Arid, suivant une ligne droite issue de ce dernier point jusqu'au cap Grim, en Tasmanie, le long de la côte Nord de Tasmanie jusqu'à Eddystone Point, suivant une ligne droite issue de ce dernier point jusqu'à la côte Ouest de l'île du Sud de la Nouvelle-Zélande au point de longitude 170° Est, le long des côtes Ouest, Sud et Est de l'île du Sud jusqu'au cap Saunders, suivant une ligne droite issue de ce cap jusqu'au point de latitude 33° Sud et longitude 170° Ouest, et suivant le parallèle de latitude 33° Sud jusqu'à la côte Ouest de l'Amérique du Sud. Valparaiso, Capetown et Durban sont considérés comme étant sur la ligne de démarcation de la «zone d'hiver périodique» méridionale et de la «zone d'été.»

stralien auf 35° S-Br., längs der Südküste von Australien bis Kap Arid, von dort auf der Loxodrome bis Kap Grim, Tasmanien, längs der Nordküste von Tasmanien bis Eddystone Point, von dort auf der Loxodrome bis zu der Westküste der Südinsel von Neuseeland auf 170° O-Lg., längs der West-, der Süd- und der Ostküste der Südinsel bis Kap Saunders, dann auf der Loxodrome bis zu dem Punkt 33° S-Br. und 170° W-Lg. und von dort auf dem Breitenparallel von 33° S-Br. bis zur Westküste von Südamerika. Valparaiso, Kapstadt und Durban gelten als auf der Grenze zwischen südlicher „jahreszeitlicher Winterzone" und „Sommerzone" liegend.

Summer Zones

The remaining areas constitute the "Summer" Zones.

Zones d'Eté

Les autres régions constituent les «zones d'été.»

Sommerzonen

Die übrigen Gebiete bilden die „Sommerzonen".

Seasonal Areas

The following areas are Seasonal Tropical Areas:—

Régions périodiques

Les régions suivantes sont des «régions tropicales périodiques»:

Jahreszeitliche Zonen

Die folgenden Gebiete sind „jahreszeitliche Tropenzonen":

(1) In the North Atlantic Ocean

An area boundet on the north by a line from Cape Catoche in Yucatan to Cape San Antonio in Cuba, by the South Cuban Coast to lat. 20° N. and by the parallel of lat. 20° N. to the point lat. 20° N. long 20° W,; on the west by the coast of Central America; on the south by the north coast of South America and by parallel of lat. 10° N., and on the east by the meridian of of 20° W.

Tropical: 1st November to 15th July.

Summer: 16th July to 31st October.

(1) Dans l'Océan Atlantique Nord.

Région limitée: au Nord par une ligne tracée du cap Catoche dans le Yucatan jusqu'au cap San Antonio dans l'île de Cuba, par la côte Sud de Cuba jusqu'au point de latitude 20° Nord, et par le parallèle de latitude 20° Nord jusqu'au méridien de longitude 20° Ouest, à l'Ouest par la côte de l'Amérique centrale, au Sud par la côte Nord de l'Amèrique du Sud et par le parallèle de latitude 10° Nord, et à l'Est par le méridien de longitude 20° Ouest.

Cette région est:

Zone tropicale du 1er novembre au 15 juillet.

Zone d'été du 16 juillet au 31 octobre.

1. Im Nordatlantischen Ozean

Ein Gebiet, begrenzt im Norden durch eine Linie von Kap Catoche in Yukatan nach Kap San Antonio auf Cuba, weiter durch die Südküste von Cuba bis 20° N-Br. und durch diesen Breitenparallel bis 20° W-Lg.; im Westen durch die Küste von Mittelamerika; im Süden durch die Nordküste von Südamerika und durch den Breitenparallel von 10° N-Br.; im Osten durch den Meridian von 20° W-Lg.

Tropenzeit vom 1. November bis 15. Juli.

Sommer vom 16. Juli bis 31. Oktober.

(2) Arabian Sea.

(a) Norh of lat. 24° N.

Karachi is to be considered as being on the boundary line of this area and the seasonal Tropical area (b) below.

Tropical: 1st August to 20th May.

Summer: 21st May to 31st July.

(b) South of lat. 24° N.

Tropical: 1st December to 20th May, and 16th September to 15th October.

Summer: 21st May to 15th September and 16th October to 30th November.

(3) Bay of Bengal.

Tropical: 16th December to 15th April.

Summer: 16th April to 15th December.

(4) In the China Sea.

An area bounded on the west and north by the coast of Indo-China and China to Hong Kong, on the east by a rhumb line to the port of Sual (Luzon Island), and by the west coast of the Islands of Luzon, Samar and Leyte to the parallel of 10° N., and on the south by the parallel of lat. 10° N.

Hong Kong and Sual to be considered as being on the boundary of the "Seasonal Tropical" and "Summer" zones.

Tropical: 21st January to 30th April.

Summer: 1st May to 20th January.

(5) In the North Pacific Ocean.

(a) An area bounded on the north by the parallel of lat. 25° N., on the west by the meridian of 160° E., on the south by the parallel of lat. 13° N., and

(2) Mer d'Arabie.

(a) Au nord du parallèle de latitude 24° N.

Cette région est:

Zone tropicale du 1er août au 20 mai.

Zone d'été du 21 mai au 31 juillet.

Karachi est considéré comme étant sur la ligne de démarcation de cette région et de la région tropicale périodique (b) ci-dessous—

(b) Au Sud du parallèle de latitude 24° N.

Cette région est:

Zone tropicale du 1er décembre au 20 mai et du 16 septembre au 15 octobre.

Zone d'été du 21 mai au 15 septembre et du 16 octobre au 30 novembre.

(3) Golfe du Bengale.

Zone tropicale du 16 décembre au 15 avril.

Zone d'été du 16 avril au 15 décembre.

(4) Dans la mer de Chine.

Région limitée: à l'Ouest et au Nord par les côtes d'Indo-Chine et de Chine jusqu'à Hong Kong; à l'Est par une ligne droite jusqu'au port de Sual (Ile de Luçon) et par les côtes Ouest des Iles de Luçon, Samar et Leyte jusqu'au parallèle de 10° N.; et au Sud par le parallèle de latitude 10° N.

Hong Kong et Sual sont considérés comme étant sur la ligne de démarcation de la zone tropicale périodique et de la zone d'été.

Cette région est:

Zone tropicale du 21 janvier au 30 avril.

Zone d'été du 1er mai au 20 janvier.

(5) Dans l'Océan Pacifique Nord.

(a) Région limitée: au Nord par le parallèle de latitude 25° N., à l'Ouest par le méridien de longitude 160° E., au Sud par le parallèle de

2. Arabisches Meer

a) Nördlich von 24° N-Br.

Karachi gilt als auf der Grenze zwischen dieser Zone und der hierunter folgenden jahreszeitlichen Tropenzone b liegend.

Tropenzeit vom 1. August bis 20. Mai,

Sommer vom 21. Mai bis 31. Juli.

b) Südlich von 24° N-Br.

Tropenzeit vom 1. Dezember bis zum 20. Mai und vom 16. September bis 15. Oktober,

Sommer vom 21. Mai bis 15. September und vom 16. Oktober bis 30. November.

3. Golf von Bengalen

Tropenzeit vom 16. Dezember bis 15. April,

Sommer vom 16. April bis 15. Dezember.

4. Im Südchinesischen Meere

Ein Gebiet, begrenzt im Westen und Norden durch die Küsten von Indochina und China bis Hongkong; im Osten durch die Loxodrome bis zum Hafen von Sual (Luzon) und durch die Westküsten der Inseln Luzon, Samar und Leyte bis 10° N-Br.; im Süden durch den Breitenparallel von 10° N-Br. Hongkong und Sual gelten als auf der Grenze zwischen „jahreszeitlicher Tropenzone und „Sommerzone" liegend.

Tropenzeit vom 21. Januar bis 30. April,

Sommer vom 1. Mai bis 20. Januar.

5. Im nördlichen Stillen Ozean

a) Ein Gebiet, begrenzt im Norden durch den Breitenparallel von 25° N-Br.; im Westen durch den Meridian von 160° O-Lg.; im Süden durch den

on the east by the meridian of 130° W.

Tropical: 1st April to 31st October.

Summer: 1st November to 31st March.

(b) An area bounded on the north and east by the coast of California, Mexico and Central America, on the west by the meridian of 120° W. and by a rhumb line from the point lat. 30° N. long. 120° W., to the point lat. 13° N., long 105° W., and the south by the parallel of lat. 13° N.

Tropical: 1st March to 30th June and 1st to 30th November.

Summer: 1st July to 31st October and 1st December to 28th/29th February.

(6) In the South Pacific Ocean.

(a) An area bounded on the north by the parallel of lat. 11° S., on the west by the east coast of Australia, on the south by the parallel of lat. 20° S., and on the east by the meridian of 175° E., together with the Gulf of Carpentaria south of lat. 11° S.

Tropical: 1st April to 30th November.

Summer: 1st December to 31st March.

(b) An area bounded on the west by the meridian of 150° W., on the south by the parallel of lat. 20° S., and on the north and east by the rhumb line forming the southern boundary of the "Tropical" zone.

Tropical: from 1st March to 30th November.

Summer: from 1st December to 28th/29th February.

The following are "Seasonal Winter" areas:—

latitude 13° N. et à l'Est par le méridien de longitude 130° W.

Cette région est:

Zone tropicale du 1er avril au 31 octobre.

Zone d'été du 1er novembre au 31 mars.

(b) Région limitée: au Nord et à l'Est par les côtes de Californie, du Mexique et de l'Amérique centrale, à l'Ouest par le méridien de longitude 120° W. et par une ligne droite joignant le point de latitude 30° N. et longitude 120° W. au point de latitude 13° N. et de longitude 105° W et au Sud par le parallèle de latitude 13° N.

Cette région est:

Zone tropicale du 1er mars au 30 juin et du 1er au 30 novembre.

Zone d'été du 1er juillet au 31 octobre et du 1er décembre au 28/29 février.

(6) Dans l'Océan Pacifique Sud.

(a) Région limitée: au Nord par le parallèle de latitude 11° S., à l'Ouest par la côte Est d'Australie, au Sud par le parallèle de latitude 20° S. et à l'Est par le méridien de longitude 175° E., et également le Golfe de Carpentarie au Sud du parallèle de latitude 11° S.

Cette région est:

Zone tropicale du 1er avril au 30 novembre.

Zone d'été du 1er décembre au 31 mars.

(b) Région limitée: à l'Ouest par le méridien de 150° W., au Sud par le parallèle de latitude 20° S. et au Nord et à l'Est par la ligne droite constituant la limite Sud de la zone tropicale.

Cette région est:

Zone tropicale du 1er mars au 30 novembre.

Zone d'été du 1er décembre au 28/29 février.

Les régions suivantes sont des «régions d'hiver périodiques»:

Breitenparallel von 13° N-Br.; im Osten durch den Meridian von 130° W-Lg.

Tropenzeit vom 1. April bis 31. Oktober,

Sommer vom 1. November bis 31. März.

b) Ein Gebiet, begrenzt im Norden und Osten durch die Küsten von Californien, Mexiko und Mittelamerika; im Westen durch den Meridian von 120° W-Lg. und durch die Loxodrome von 30° N-Br. und 120° W-Lg. bis 13° N-Br. und 105° W-Lg.; im Süden durch den Breitenparallel von 13° N-Br.

Tropenzeit vom 1. März bis 30. Juni und vom 1. bis 30. November,

Sommer vom 1. Juli bis 31. Oktober und vom 1. Dezember bis 28./29. Februar.

6. Im südlichen Stillen Ozean

a) Ein Gebiet, begrenzt im Norden durch den Breitenparallel von 11° S-Br.; im Westen durch die Ostküste von Australien; im Süden durch den Breitenparallel von 20° S-Br.; im Osten durch den Meridian von 175° O-Lg. nebst dem Golf von Carpentaria südlich von 11° S-Br.

Tropenzeit vom 1. April bis 30. November,

Sommer vom 1. Dezember bis 31. März.

b) Ein Gebiet, begrenzt im Westen durch den Meridian von 150° W-Lg.; im Süden durch den Breitenparallel von 20° S-Br.; im Norden und Osten durch die Loxodrome, die die Südgrenze der Tropenzone bildet.

Tropenzeit vom 1. März bis 30. November,

Sommer vom 1. Dezember bis 28./29. Februar.

Die folgenden Gebiete sind „jahreszeitliche Winterzonen":

Northern "Seasonal Winter" Zone (between North America and Europe).

(a) In the area within and to the Northwards of the following line:—

A line drawn south from the coast of Greenland at long. 50° W. to lat. 45° N., thence along the parallel of lat. 45° N. to the meridian of 15° W., thence north to lat. 60° N., thence along the parallel of lat. 60° N. to the west coast of Norway, Bergen to be considered as being on the boundary line of this area an area (b) below)

Winter from 16th October to 15 th April.

Summer from 16th April to 15th October.

(b) An area outside area (a) above and north of the parallel of lat. 36° N.

Winter from 1st November to 31st March.

Summer from 1st April to 31st October.

Baltic (bounded by the parallel of latitude of the Skaw).

Winter from 1st November to 31st March.

Summer from 1st April to 31st October.

Mediterranean and Black Sea.

Winter from 16th December to 15 th March.

Summer from 16 th March to 15th December.

Northern "Seasonal Winter" Zone (between Asia and North America, except Sea of Japan, South of 50° N.).

Winter from 16th October to 15th April.

Summer from 16th April to 15th October.

Zone d'hiver périodique septentrionale (entre l'Amérique du Nord et l'Amérique du Nord et l'Europe).

(a) Région située à l'intérieur et au Nord de la ligne tracée comme il suit: suivant le méridien de longitude 50° W. depuis la côte du Groenland jusqu'au parallèle de latitude 45° N., suivant le parallèle de latitude 45° N. jusqu'au méridien de longitude 15° W., suivant ce méridien jusqu'au parallèle de latitude 60° N., et suivant le parallèle de latitude 60° N. jusqu'à la côte Ouest de Norvège.

Cette région est:

Zone d'hiver du 16 octobre au 15 avril.

Zone d'été du 16 avril au 15 octobre.

Bergen est considéré comme étant sur la ligne de démarcation de cette région et de la région (b) définie ci-dessous.

(b) Région située au Nord du parallèle de latitude 36° N. et en dehors de la région (a) définie ci-dessus.

Zone d'hiver du 1er novembre au 31 mars.

Zone d'été du 1er avril au 31 octobre.

Mer Baltique (jusqu'au parallèle de latitude du Skaw).

Zone d'hiver du 1er novembre au 31 mars.

Zone d'été du 1er avril au 31 octobre.

Mer Méditerranée et Mer Noire.

Zone d'hiver du 16 décembre au 15 mars.

Zone d'été du 16 mars au 15 décembre.

Zone d'hiver périodique septentrionale (entre l'Asie et l'Amérique du Nord, excepté la mer du Japon au Sud du parallèle de latitude 50° N.).

Zone d'hiver du 16 octobre au 15 avril.

Zone d'été du 16 avril au 15 octobre.

Nördliche „jahreszeitliche Winterzone" (zwischen Nordamerika und Europa):

a) Ein Gebiet innerhalb und nördlich folgender Linie: Von der Südküste von Grönland auf dem Meridian von 50° W-Lg. südlich bis 45° N-Br., auf diesem Breitenparallel nach Osten bis 15° W-Lg., auf diesem Meridian nördlich bis 60° N-Br. und auf diesem Breitenparallel bis zur Küste von Norwegen Bergen gilt als auf der Grenze zwischen dieser und der hierunter folgenden Zone b) liegend.

Winter vom 16. Oktober bis 15. April,

Sommer vom 16. April bis 15. Oktober.

b) Ein Gebiet außerhalb der unter a) genannten und nördlich von 36° N-Br.

Winter vom 1. November bis 31. März,

Sommer vom 1. April bis 31. Oktober.

Die Ostsee (begrenzt durch den Breitengrad von Skagen)

Winter vom 1. November bis 31. März,

Sommer vom 1. April bis 31. Oktober.

Mittelländisches Meer und Schwarzes Meer

Winter vom 16. Dezember bis 15. März,

Sommer vom 16. März bis 15. Dezember.

Nördliche „jahreszeitliche Winterzone" (zwischen Asien und Nordamerika, mit Ausnahme des Japanischen Meeres südlich von 50° N-Br.)

Winter vom 16. Oktober bis 15. April,

Sommer vom 16. April bis 15. Oktober.

Sea of Japan between the parallels of lat. 35° N. and 50° N.

Winter from 1st December to 28/29th February.

Summer from 1st March to 30th November.

Southern "Seasonal Winter" Zone.

Winter from 16th April to 15th October.

Summer from 16th October to 15th April.

Mer du Japon entre les parallèles de latitude 35° N. et 50° N.

Zone d'hiver du 1er décembre au 28/29 février.

Zone d'été du 1er mars au 30 novembre.

Zone d'hiver périodique méridionale.

Zone d'hiver du 16 avril au 15 octobre.

Zone d'été du 16 octobre au 15 avril.

Japanisches Meer zwischen 35° und 50° N-Br.

Winter vom 1. Dezember bis 28./29. Februar,

Sommer vom 1. März bis 30. November.

Südliche „jahreszeitliche Winterzone"

Winter vom 16. April bis 15. Oktober.

Sommer vom 16. Oktober bis 15. April.

Annex III

International Load Line Certificate

Issued under the authority of the Government of .... under the provisions of the International Load Line Convention, 1930,

Distinctive Number or Letters

....

Ship ....

Port of Registry..

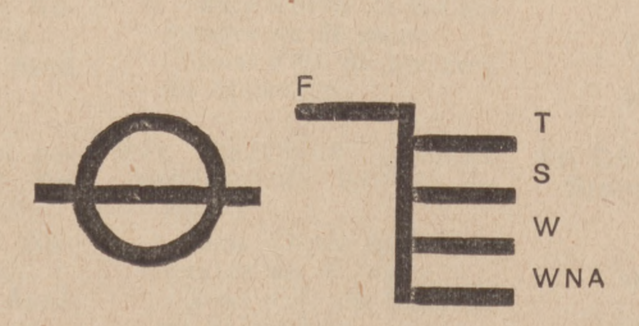
Gross Tonnage ....

Freeboard from deck line		Load Line
Tropical	(a)	.... above (b).
Summer.........	(b)	Upper edge of line through centre of disc.
Winter	(c)	.... below (b).
Winter in North Atlantic	(d)	.... below (b).

Allowance for fresh water for all freeboards ....

The upper edge of the deck line from which these freeboards are measured is............................

inches above the top of the .... deck at side.



This Is To Certify that this ship has been surveyed and the freeboards and load lines shown above have been assigned in accordance with the Convention.

This certificate remains in force until ....*

Issued at .... on the ....

day of ....

Here follows the signature or seal and the discription of the authority issuing the certificate.

---

* See back.

Note. — Where sea-going steamers navigate a river or inland water, deeper loading is permitted correspondig to the weight of fuel, &c., required for consumption between the point of departure and the open sea.

The provisions of the Convention being fully complied with by this ship, this certificate is renewed till ....

....

Place .... Date ....

Signature or Seal and description of authority.

The provisions of the Convention being fully complied with by this ship, this certificate is renewed till ....

....

Place .... Date ....

Signature of Seal and description of authority.

The provisions of the Convention being fully complied with by this ship, this certificate is renewed till ....

....

Place .... Date ....

Signature or Seal and description of authority.

Annexe III

Certificat International de Franc-board

Délivré sous l'autorité du Gouvernement d........................ en vertu des dispositions de la Convention Internationale de 1930 sur les Lignes de Charge.

Numéro ou lettres distinctifs du Navire ....

Navire .... Franc-bord mesuré a partir de la ligne de pont.

Port d'immatriculation ....

Tonnage brut ....

Emplacement de la Ligne.

Tropical .... (a)... au-dessus de (b)

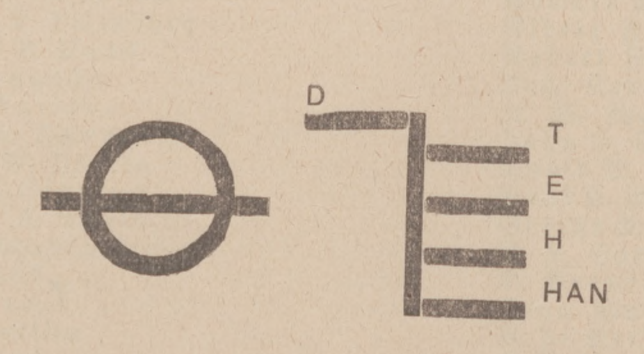
Été .... (b) Arête supérieure de la ligne passant par le centre du disque.

Hiver .... (c)... au-dessous de (b).

Hiver dans l'Atlantique Nord .... (d)... au-dessous de (b).

Réduction en eau douce pour tous les francs-bords ....

L'arête supérieure de la ligne de pont à partir de laquelle ces francs-bords sont mesurés se trouve à .... au-dessus de la face supérieure du pont de .... en abord.



Le présent certificat est délivré pour attester que le navire a été visité et que ses francs-bord et lignes de charge indiqués ci-dessus ont été assignés conformément aux dispositions de la Convention

Ce certificat est valable jusqu'au ....*

Délivré à .... le ....

Placer ici la signature ou le sceau et la qualification de l'autorité chargée de délivrer le certificat.

---

* Voir au verso.

Nota. — Lorsque des vapeurs de mer naviguent dans des eaux intérieures il est permis d'augmenter le chargement du navire d'une quantité qui correspond au poids de combustible, &c., nécessaire à la consommation entre le point de départ et la mer libre.

Le navire ayant satisfait entièrement aux prescriptions de la Convention, ce certificat est renouvelé jusqu'au ....

A .... le ....

Signature ou sceau et qualification de l'autorité.

Le navire ayant satisfait entièrement aux prescriptions de la Convention, ce certificat est renouvelé jusqu'au ....

A .... le ....

Signature ou sceau et qualification de l'autorité.

Le navire ayant satisfait entièrement aux prescriptions de la Convention, ce certificat est renouvelé jusqu'au ....

A .... le ....

Signature ou sceau et qualification de l'autorité.

Anhang III

Internationales Freibord-Zeugnis

Ausgefertigt im Namen der Regierung von .... nach den Vorschriften des Internationalen Uebereinkommens über die Freibordmarke, 1930.

Unterscheidungssignal

....

Schiff ....

Heimatshafen ....

Brutto-Reg. Tonnen ....

Freibord vom Decksstrich ab m

Tropen ....

Sommer ....

Winter ....

Winter-Nordatlantik ....

Freibordstrich mm

a) .... über b)

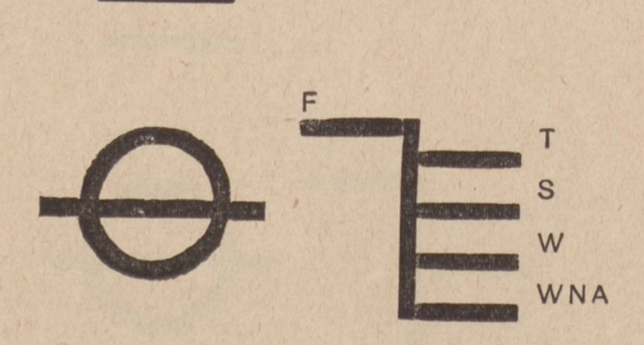
b) Oberkante des Strichs durch den Mittelpunkt des Kreises

c) .... unter b)

d) .... unter b).

Der Frischwasserabzug für alle Freiborde beträgt .... mm.

Die obere Kante des Deckstrichs, von der diese Freiborde gemessen werden, liegt .... mm über der Oberkante des .... Decks an der Schiffsseite.



Es wird hierdurch bescheinigt, daß das Schiff besichtigt und daß die Freiborde und die Freibordstriche, wie vorstehend angegeben, gemäß dem Uebereinkommen bestimmt sind.

Dieses Zeugnis bleibt in Kraft bis .... *)

Ausgefertigt in .... am ....

Siegel, Unterschrift und Bezeichnung der zur Ausfertigung des Zeugnisses befugten Stelle.

Fußnote: Wenn seegehende Dampfer einen Fluß oder Binnengewässer befahren, ist ein Tieferladen entsprechend den Gewichten des Brennstoffs usw. gestattet, die für den Verbrauch zwischen dem Abfahrtsort und der offenen See erforderlich sind.

*) Siehe die Rückseite.

Da die Bestimmungen des Uebereinkommens voll und ganz durch das Schiff erfüllt werden, ist das Zeugnis erneuert bis ....

Ort .... Datum ....

Unterschrift oder Siegel und Bezeichnung der Stelle.

Da die Bestimmungen des Uebereinkommens voll und ganz durch das Schiff erfüllt werden, ist das Zeugnis erneuert bis ....

Ort .... Datum ....

Unterschrift oder Siegel und Bezeichnung der Stelle.

Da die Bestimmungen des Uebereinkommens voll und ganz durch das Schiff erfüllt werden, ist das Zeugnis erneuert bis ....

Ort .... Datum ....

Unterschrift oder Siegel und Bezeichnung der Stelle.

Annex IV

Titles of Load Line Laws and Rules regarded as Equivalent to the British Board of Trade Rules, 1906

Australia.

Part IV of the Navigation Act, 1912—1920, and Navigation (Load Line) Regulations of the 17th December, 1924.

Belgium.

Loi sur la sécurité des navires (7 décembre 1920).

Chile.

Reglamento para el trazado del disco, marcas y linea oficial de carguio de las naves mercantes (Decree No. 1896 of 12th November, 1919).

Denmark.

Merchant Shipping (Inspection of Ships) Act of the 29th March, 1920, with later amendments.

Rules and Tables of Freeboard for Ships, dated the 30 th September, 1909, as amended by Notification of the 25th July, 1918.

France.

Loi du 17 avril 1907, arrêté du 5 septembre 1908. Décret du 21 septembre 1908. Autre décret du 21 septembre 1908 modifié par le décret du 1er septembre 1925. Décret du 12 mai 1927. Décret du 17 janvier 1928.

Germany.

Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft über den Freibord für Dampfer und Segelschiffe, Ausgabe 1908.

Hong Kong.

Merchant Shipping Consolidation Ordinance (No. 10 of 1899), as amended by Ordinances Nos. 31 of 1901, 2 of 1903, 5 of 1905, 16 of 1906, 9 of 1909, and 6 of 1910.

Iceland.

Law No. 58 of the 14th June, 1929, Sections 25—26.

India.

Indian Merchant Shipping Act, 1923.

Annexe IV

Nomenclatures des Lois et Règlements concernant les lignes de charge considérés comme équivalents aux British Board of Trade Rules, 1906

Australie.

Part IV of the Navigation Act, 1912—1920, and Navigation (Load Line) Regulations of 17th December, 1924.

Belgique.

Loi sur la sécurité des navires (7 décembre 1920).

Chile.

Reglamento para el trazado del disco, marcas y linea oficial de carguio de las naves mercantes (Decree No. 1896 of the 12th November, 1919).

Danemark.

Merchant Shipping (Inspection of Ships) Act of the 29th March, 1920, with later amendments.

Rules and Tables of Freeboard for Ships, dated 30th September, 1909, as amended by Notification of 25th July, 1918.

France.

Loi du 17 avril 1907, arrêté du 5 septembre 1908. Décret du 21 septembre 1908. Autre décret du 21 septembre 1908 modifié par le décret du 1er septembre 1925. Décret du 12 mai 1927. Décret du 17 janvier 1928.

Allemagne.

Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft über den Freibord für Dampfer und Segelschiffe, Ausgabe 1908.

Hong Kong.

Merchant Shipping Consolidation Ordinance (No. 10 of 1899), as amended by Ordinances Nos. 31 of 1901, 2 of 1903, 5 of 1905, 16 of 1906, 9 of 1909, and 6 of 1910.

Islande.

Law No. 58 of the 14th June, 1929, Sections 25—26.

Inde.

Indian Merchant Shipping Act, 1923.

Anhang IV

Bezeichnung solcher Gesetze und Vorschriften über den Freibord, die als gleichwertig mit den Vorschriften des britischen Board of Trade **vom Jahre 1906 gelten.**

Australien

Part IV of the Navigation Act, 1912—1920, and Navigation (Load Line) Regulations of the 17th December, 1924.

Belgien

Loi sur la sécurité des navires (7 décembre 1920).

Chile

Reglamento para el trazado del disco, marcas y linea oficial de carguio de las naves mercantes (Decree No. 1896 of the 12th November, 1919).

Dänemark

Merchant Shipping (Inspection of Ships) Act of the 29th March, 1920, with later amendments.

Rules and Tables of Freeboard for Ships, dated the 30 th September, 1909, as amended by Notification of the 25th July, 1918.

Frankreich

Loi du 17 avril 1907, arrêté du 5 septembre 1908. Décret du 21 septembre 1908. Autre décret du 21 septembre 1908 modifié par le décret du 1er septembre 1925. Décret du 12 mai 1927. Décret du 17 janvier 1928.

Deutsches Reich

Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft über den Freibord für Dampfer und Segelschiffe, Ausgabe 1908

Hongkong

Merchant Shipping Consolidation Ordinance (No. 10 of 1899), as amended by Ordinances Nos. 31 of 1901, 2 of 1903, 5 of 1905, 16 of 1906, 9 of 1909, and 6 of 1910.

Island

Law No. 58 of the 14th June, 1929, Sections 25—26.

Indien

Indian Merchant Shipping Act, 1923.

Italy.

Regole e tavole per assignazione del "Bordo Libero" approved by decree dated the 1st February, 1929—VII of the Italian Minister for Communications.

Prior to 1929—British Board of Trade Rules, 1906.

Japan.

Ship Load Line Law [Law No. 2 of the 10th year of Taisho (1921)] and the Rules and Regulations relating thereto.

Netherlands.

Decree of the 22nd September 1909 (Official Journal No. 315).

Netherlands Indies.

Netherlands Decree of the 22nd September, 1909 (Official Journal No. 315).

New Zealand.

British Board of Trade Rules, 1906.

Norway.

Norwegian Freeboard Rules and Tables of 1909.

Portugal.

Decree No. 11,210 of the 18th July, 1925, and Regulations and Instructions relating thereto.

Spain.

Reglamento para el Trazado del Disco y Marcas de Maxima Carga de los buques marchantes 1914.

Straits Settlements.

British Board of Trade Rules, 1906.

Sweden.

Rules and Tables of Freeboard approved by decree of the 21st May, 1910.

United Kingdom.

Board of Trade Rules, 1906.

United Staates of America.

British Board of Trade Rules, 1906.

Union of Soviet Socialist Republics.

Rules and Regulations relating to the Load Lines of seagoing merchant vessels, published by Register of the Union of Soviet Socialist Republics, 1928.

Italie.

Regole e tavole per assignazione del »Bordo Liberro« approved by decree dated 1st February, 1929—VII of the Italian Minister for Communications.

Prior to 1929—British Board of Trade Rules, 1906.

Japon.

Ship Load Line Law [Law No. 2 of the 10th year of Taisho (1921)] and the Rules and Regulations relating thereto.

Pays-Bas.

Decree of the 22nd September 1909 (Official Journal No. 315).

Indes Néerlandaises.

Netherlands Decree of the 22nd September, 1909 (Official Journal, No. 315).

Nouvelle-Zélande.

British Board of Trade Rules, 1906.

Norvège.

Norwegian Freeboard Rules and Tables of 1909.

Portugal.

Decree No. 11,210 of the 18th July, 1925, and Regulations and Instructions relating thereto.

Espagne.

Reglamento para el Trazado del Disco y Marcas de Maxima Carga de los buques marchantes 1914.

Straits Settlements.

British Board of Trade Rules, 1906.

Suède.

Rules and Tables of Freeboard approved by decree of the 21st May, 1910.

Royaume-Uni.

Board of Trade Rules, 1906.

Etats-Unis d'Amérique.

British Board of Trade Rules, 1906.

U. R. S. S.

Rules and Regulations relating to the Load Lines of seagoing merchant vessels, published by Register of U. R. S. S., 1928.

Italien

Regole e tavole per assignazione del «Bordo Liberro,» approved by decree dated the 1st February, 1929—VII of the Italian Minister for Communications.

Prior to 1929—British Board of Trade Rules, 1906.

Japan

Ship Load Line Law (Law No. 2 of the 10th year of Taisho (1921) and the Rules and Regulations relating thereto.

Niederlande

Decree of 22nd September, 1909 (Official Journal, No. 315).

Niederländisch-Indien

Netherlands Decree of the 22nd September, 1909 (Official Journal No. 315).

Neuseeland

British Board of Trade Rules, 1906.

Norwegen

Norwegian Freeboard Rules and Tables of 1909.

Portugal

Decree No. 11,210 of the 18th July, 1925, and Regulations and Instructions relating thereto.

Spanien

Reglamento para el Trazado del Disco y Marcas de Maxima Carga de los buques marchantes 1914.

Straits Settlements

British Board of Trade Rules, 1906.

Schweden

Rules and Tables of Freeboard approved by decree of 21st May, 1910.

Vereinigtes Königreich

Board of Trade Rules, 1906.

Vereinigte Staaten von Amerika

British Board of Trade Rules, 1906.

Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken

Rules and Regulations relating to the Load Lines of seagoing merchant vessels, published by Register of the Union of Soviet Socialist Republics, 1928.

Final Act Of The International Load Line Conference, 1930

The Governments of Germany, the Commonwealth of Australia, Belgium, Canada, Chile, Cuba, Denmark, the Free City of Danzig, Spain, the Irish Free State, the United States of America, Finnland, France, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, Greece, India, Iceland, Italy, Japan, Latvia, Mexica, Norway, New Zealand, Paraguay, the Netherlands, Peru, Poland, Portugal, Sweden and the Union of Soviet Socialist Republics;

Desiring to promote safety of life and property at sea by establishing in common agreement uniform principles and rules with regard to the limits to which ships on international voyages may be loaded;

Having decided to participate in an international conference which, upon the invitation of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, was held in London;

Appointed the following delegations:—

Germany

Delegates

Mr. Gustav Koenigs, Ministerialdirigent in the Reichsverkehrsministerium, Geheimer Regierungsrat, Berlin.

Mr. Arthur Werner, Ministerialrat in the Reichsverkehrsministerium, Geheimer Justizrat, Berlin.

Professor Walter Laas, Director of the "Germanischer Lloyd" Classification Society, Berlin.

Mr. Karl Sturm, Verwaltungsdirektor of the See-Berufsgenossenschaft, Hamburg.

Acte final de la conférence internationale sur les lignes de charge, 1930

Les Gouvernements d'Allemagne, du Commonwealth d'Australie, de Belgique, du Canada, du Chili, de Cuba, de Danemark, de la Ville Libre de Dantzig, d'Espagne, de l'Etat Libre d'Irlande, des Etats-Unis d'Amérique, de Finlande, de la France, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, de Grèce, de l'Inde, d'Islande, d'Italie, du Japon, de Lettonie, de Mexique, de Norvège, de la Nouvelle-Zélande, du Paraguay, des Pays-Bas, du Pérou, de Pologne, de Portugal, de Suède, et de l'Union des Républiques Soviétistes Socialistes;

Etant désireux d'établir d'un commun accord des principes et des règlements à l'effet de sauvegarder la vie humaine et la propriété en mer en ce qui concerne les limites d'immersion auxquelles il sera licite de charger les navires affectés à des voyages internationaux;

Ayant décidé à participer à une Conférence internationale qui, sur l'invitation du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, a eu lieu à Londres,

Ont désigné les délégations suivantes:

Allemagne

Délégués

M. Gustav Koenigs, Ministerialdirigent au Reichsverkehrsministerium, Geheimer Regierungsrat, Berlin.

M. Arthur Werner, Ministerialrat au Reichsverkehrsministerium, Geheimer Justizrat, Berlin.

M. le Professeur Walter Laas, Directeur de la Société de Classification «Germanischer Lloyd,» Berlin.

M. Karl Sturm, Directeur gérant de la See-Berufsgenossenschaft, Hambourg.

Schlußakte der Internationalen Freibordtagung 1930

Die Deutsche Regierung, die Regierungen des Australischen Bundes, von Belgien, Kanada, Chile, Kuba, Dänemark, der Freien Stadt Danzig, von Spanien, des Irischen Freistaates, der Vereinigten Staaten von Amerika, von Finnland, Frankreich, des Vereinigten Königreiches von Großbritannien und Nordirland, von Griechenland, Indien, Island, Italien, Japan, Lettland, Mexiko, Norwegen, Neuseeland, Paraguay, der Niederlande, von Peru, Polen, Portugal, Schweden, der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken,

Von dem Wunsche geleitet, in gemeinsamem Einvernehmen zum Schutze des menschlichen Lebens und Eigentums auf See einheitliche Grundsätze und Regeln über die Grenzen aufzustellen, bis zu denen Schiffe in der Auslandfahrt beladen werden dürfen,

Haben sich entschlossen, an einer von der Regierung des Vereinigten Königreiches von Großbritannien und Nordirland einberufenen Internationalen Tagung in London teilzunehmen und dazu die folgenden Abordnungen bestellt:

Deutsches Reich

Delegierte

Herrn Gustav Koenigs, Ministerialdirigenten im Reichsverkehrsministerium, Geh. Regierungsrat, Berlin;

Herrn Arthur Werner, Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium, Geh. Justizrat, Berlin;

Herrn Walter Laas, Professor, Direktor der Klassifikationsgesellschaft „Germanischer Lloyd", Berlin;

Herrn Karl Sturm, Verwaltungsdirektor der „See-Berufsgenossenschaft", Hamburg.

Experts

Captain A. N. Elingius, Inspector of the "Hamburg. Südamerika- Line," Hamburg.

Mr. Wilhelm Heberling, Diplom-Ingenieur, "Germanischer Lloyd" Classification Society, Berlin.

Captain Ernst Knutzen, Inspector of the "Atlantic Tank-Rhederei for Verband deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere," Hamburg.

Mr. Franz Köhler, Gesamtverband, Abteilung Seeleute, Berlin.

Captain Ludwig Schmidt, Inspector of the "Hansa-Line," Bremen.

Captain Ludwig Schubart, Oberrierungsrat in the "Deutsche Seewarte," Hamburg.

Captain Conrad Soerensen, Inspector of the "Dampfschifffahrtsgesellschaft 1869," Flensburg.

Mr. Johann Winter, Chief Engineer, First Ship Surveyor, See-Berufsgenossenschaft," Hamburg.

The Commonwealth of Australia

Delegates

Captain Henry Priaulx Caylay, Royal Australian Navy, Commonwealth Naval Representative in London.

Mr. Vincent Cyril Duffy, Australia House.

Secretary

Paymaster Lieut.-Com. A. Freyer, Royal Australian Navy.

Belgium

Delegate

Mr. Raoul F. Grimard, Naval Engineer, Technical Adviser to the Central Naval Department.

Experts

M. le Capitaine A. N. Elingius, Inspecteur de la Ligne «Hamburg-Südamerika», Hambourg.

M. Wilhelm Heberling, Diplôme-Ingénieur, Société de la Classification «Germanischer Lloyd», Berlin.

M. le Capitaine Ernst Knutzen, Inspecteur de «l'Atlantic Tank-Rhederei, pour Verband deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere», Hambourg.

M. Franz Köhler, Gesamtverband, Section «Seeleute», Berlin.

M. le Capitaine Ludwig Schmidt, Inspecteur de la Ligne «Hansa», Brême.

M. le Capitaine Ludwig Schubart, Oberregierungsrat à la «Deutsche Seewarte», Hambourg.

M. le Capitaine Conrad Soerensen, Inspecteur de la «Dampfschiffahrtsgesellschaft, 1869», Flensburg.

M. Johann Winter, Ingénieur en Chef, Expert en Chef de navire. See-Berufsgenossenschaft, Hambourg.

Australie

Délégués

M. le Capitaine de vaisseau Henry Priaulx Cayley, Royal Australian Navy, Attaché naval du Commonwealth d'Australie à Londres.

M. Vincent Cyril Duffy, Australia House.

Secrétaire

M. le Commissaire en chef de la Marine A. Freyer, Royal Australian Navy.

Belgique

Délégué

M. Raoul F. Grimard, Ingénieur naval, Conseiller technique à l'Administration Centrale de la Marine.

Sachverständige

Herrn A. N. Elingius, Kapitän, Inspektor der Hamburg-Südamerika-Linie, Hamburg;

Herrn Wilhelm Heberling, Diplomingenieur, Klassifikationsgesellschaft Germanischer Lloyd, Berlin;

Herrn Ernst Knutzen, Kapitän, Inspektor der Atlantik-Reederei, als Vertreter des Verbandes Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere, Hamburg;

Herrn Franz Köhler, Gesamtverband, Abteilung Seeleute, Berlin;

Herrn Ludwig Schmidt, Kapitän, Inspektor der Hansa-Linie, Bremen;

Herrn Ludwig Schubart, Kapitän, Oberregierungsrat bei der Deutschen Seewarte, Hamburg;

Herrn Conrad Soerensen, Kapitän, Inspektor der Dampfschiffahrtsgesellschaft 1869, Flensburg;

Herrn Johann Winter, Oberingenieur, Ersten Schiffsbesichtiger der See-Berufsgenossenschaft, Hamburg.

Australischer Bund

Delegierte

Herrn Henry Priaulx Cayley, Kapitän zur See der Königlich Australischen Marine, Marinevertreter des Bundes in London;

Herrn Vincent Cyril Duffy, Australia House.

Sekretär

Herrn A. Feeyer, Zahlmeister, der Königlich Australischen Marine mit dem Range eines Kapitänleutnants.

Belgien

Delegierter

Herrn Raoul F. Grimard, Marineingenieur, Technischen Sachverständigen der Marinehauptverwaltung.

Canada

Delegate

Mr. Alexander Johnston, Deputy Minister of Marine.

Experts

Mr. C. F. M. Duguid, Chief Naval Architect.

Captain J. Gillies, Canadian Pacific Steamships, Ltd.

Mr. Frank McDonnell, Chairman, Board of Steamship Inspection.

Captain H.E. Nedden, Canadian National Steamship Co.

Captain R. A. Goudey, Canadian National Steamship Co.

Secretary

Miss Edna Stowe.

Chile

Delegate

Lieut.-Commander Constructor Oscar Bunster, Member of the Chilian Naval Commission in London

Cuba

Delegate

Mr. Guillermo Patterson, Cuban Minister in London.

Denmark

Delegates

Mr. Emil Krogh, Assistant Secretary in the Ministry of Shipping and Fisheries.

Mr. Aage H. Larsen, Naval Architect and Engineer-in-Chief to the Ministry of Shipping and Fisheries.

Mr. J. A. Körbing, Director of the "Forenede Dampskibsselskab", Copenhagen.

Captain H. P. Hagelberg, Chairman of the Association of Danish Shipmasters.

Mr. Erik Jacobsen, Trade Union Manager.

Canada

Délégué

M. Alexander Johnston, Sous-Ministre de la Marine Marchande.

Experts

M. C. F. M. Duguid, Ingénieur en chef des constructions navales.

M. le Capitaine J. Gillies, Canadian Pacific Steamships. Limited.

M. Frank McDonnell, Président de la Commission d'Inspection des Navires.

M. le Capitaine H. E. Nedden, Canadian National Steamship Company.

M. le Capitaine R.A.Goudey, Canadian National Steamship Company.

Secrétaire

Mdlle. Edna Stowe.

Chili

Délégué

M. le Capitaine de corvette Oscar Bunster, Constructeur naval, Membre de la Commission navale du Chili à Londres.

Cuba

Délégué

M. Guillermo Patterson, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire à Londres.

Danemark

Délégué

M. Emil Krogh, Chef de Bureau au Ministère de la Navigation et de la Pêche.

M. Aage H. Larsen, Ingénieur-constructeur au Ministère de la Navigation et de la Pêche.

M. J. A. Körbing, Directeur de la compagnie d'armement «det Forenede Dampskibsselskab,» Copenhague.

M. le Capitaine H. P. Hagelberg, Président de l'Association danoise des Capitaines de la Marine Marchande.

M. Erik Jacobsen, Gérant de Syndicat.

Kanada

Delegierter

Herrn Alexander Johnston, Stellvertretenden Minister für Seewesen.

Sachverständige

Herrn C. F. M Duguid, Chefingenieur für Schiffbau;

Herrn J. Gillies, Kapitän, Canadian Pacific Steamships, Ltd.;

Herrn Frank McDonnell, Präsidenten des Dampfschiffüberwachungsdienstes;

Herrn A. E. Nedden, Kapitän, Canadian National Steamship Co.;

Herrn R. A. Goudey, Canadian National Steamship Co.;

Sekretär

Fräulein Edna Stowe.

Chile

Delegierter

Herrn Oscar Bunster, Kapitänleutnant (Konstr.), Mitglied der Chilenischen Marinekommission in London.

Kuba

Delegierter

Herrn Guillermo Patterson, Kubanischen Gesandten in London.

Dänemark

Delegierte

Herrn Emil Krogh, Ministerialdirigenten im Ministerium für Schiffahrt und Fischerei;

Herrn Aage H. Larsen, Schiffbauingenieur, Chefingenieur im Ministerium für Schiffahrt und Fischerei;

Herrn J. A. Körbing, Direktor der Gesellschaft „Det Forenede Dampskibsselskab", Kopenhagen;

Herrn H. P. Hagelberg, Kapitän, Vorsitzenden der Vereinigung Schiffsführer;

Herrn Eric Jacobsen, Gewerkschaftsführer.

Experts

Mr. P. Villadsen, Principal in the Ministry of Shipping and Fisheries.

Mr. Peder Fischer, Naval Architect.

The Free City of Danzig

Delegates

Mr. Alphonse Poklewski-Koziell, Commercial Counsellor, Polish Legation, London.

Mr. Waldemar Sieg, Commercial Counsellor.

Spain

Delegate

Mr. Octaviano Martinez-Barca, Engineer, Spanish Navy.

Irish Free State

Delegates

Mr. J. W. Dulanty, Commissioner for Trade for the Irish Free State in Great Britain.

Mr. T. J. Hegarty, Ship Surveyor, Transport and Marine Branch, Department of Industry and Commerce.

United States of America

Delegates

Mr. Herbert B. Walker, President of the American Steamship Owners' Association.

Mr. David Arnott, Chief Surveyor, American Bureau of Shipping.

Mr. Laurens Prior, Bureau of Navigation, Department of Commerce.

Mr. Howard C. Towle, National Council of American Shipbuilders.

Mr. Samuel D. McComb, Marine Office of America.

Captain Albert F. Pillsbury, Pillsbury and Curtis, San Francisco.

Mr. Robert F. Hand, Vice-President Standard Shipping Co., New York.

Experts

M. P. Villadsen, Sous-chef de Bureau au Ministère de la Navigation et de la Pêche.

M. Peder Fischer, Constructeur naval.

La Ville Libre de Dantzig

Délégués

M. Alphonse Poklewski-Koziell, Conseiller commercial à l'Ambassade polonaise à Londres.

M. Waldemar Sieg, Conseiller commercial.

Espagne

Délégué

M. Octaviano Martinez-Barca, Ingénieur de la Marine.

Etat Libre d'Irlande

Délégués

M. J. W. Dulanty, Commissaire pour le commerce de l'Etat Libre d'Irlande en Grande-Bretagne.

M. T. J. Hegarty, Expert de navire au Département du Transport et de la Marine, Ministère de l'Industrie et du Commerce.

Etats-Unis d'Amérique

Délégués

M. Herbert B. Walker, Président de l'Association américaine des Armateurs de Navires à vapeur.

M. David Arnott, Inspecteur en chef, American Bureau of Shipping.

M. Laurens Prior, Bureau de la Navigation, Service du Commerce.

M. Howard C. Towle, Conseil national des Armateurs américains.

M. Samuel D. McComb, Marine Office of America.

M. le Capitaine Albert F. Pillsbury, de la maison Pillsbury et Curtis, San Francisco.

M. Robert F. Hand, Vice-Président Standard Shipping Company, New-York.

Sachverständige

Herrn P. Villadsen, Vorsteher im Ministerium für Schiffahrt und Fischerei;

Herrn Peder Fischer, Schiffbauingenieur.

Die Freie Stadt Danzig

Delegierte

Herrn Alphonse Poklewski-Koziell, Handelsrat, Polnische Botschaft, London;

Herrn Waldemar Sieg, Kommerzienrat.

Spanien

Delegierter

Herrn Octaviano Martinez-Barca, Ingenieur der Spanischen Marine.

Irischer Freistaat

Delegierter

Herrn J. W. Dulanty, Handelskommissar des Irischen Freistaats in Großbritannien.

Herrn T. J. Hegarty, Schiffsbesichtiger, Abteilung für Beförderungs- und Seewesen des Ministeriums für Handel und Industrie.

Vereinigte Staaten von Amerika

Delegierte

Herrn Herbert B. Walker, Vorsitzenden des Verbandes „American Steamship Owners' Association";

Herrn David Arnott, Technischen Direktor der Gesellschaft „American Bureau of Shipping";

Herrn Laurens Prior, Schiffahrtsabteilung des Handelsministeriums;

Herrn Howard C. Towle, Verband „National Council of American Shipbuildes";

Herrn Samuel D. McComb, „Marine Office of America";

Herrn Albert F. Pillsbury, Kapitän, Pillsbury and Curtis, San Francisko;

Herrn Robert F. Hand, Vizepräsidenten der Gesellschaft „Standard Shipping Co.", New York;

Mr. James Kennedy, General Manager, Marine Department, Gulf Refining Co., New York.

Mr. H. W. Warley, Vice-President Ore Steamship Corporation, New York.

Rear-Admiral John G. Tawresey, C.C. United States Navy, Retired. United States Shipping Board.

Technical Advisers

Mr. Davié W. Dickie, Engineer and Naval-Architect, Attorneyat-Law, San Francisco.

Captain P. C. Greening, Direktor for Europe, United States Shipping Board Merchant Fleet Corporation.

Mr. G. A. Smith, American Bureau of Shipping.

Finland

Delegates

Mr. A. H. Saastamoinen, Finnish Minister in Lonon.

Commander Birger Brandt, Finnish Shipmasters' Association.

Assistant Delegate

Mr. E. Wälikangas, Finnish Legation, London.

France

Delegates

Mr. André Maurice Haarbleicher, Naval Construction Corps, Director of the Mercantile Fleet and of Naval Material at the Ministry of the Mercantile Marine.

Mr. René Hippolyte Joseph Lindemann, Assistant Director of the Department of Marine Labour and of the Accountants' Department at the Ministry of the Mercantile Marine.

M. James Kennedy, Directeur gérant, Section de la Navigation, Gulf Refining Company, New York.

M. H. W. Warley, Vice-Président Ore Steamship Corporation, New-York.

M. le Contre-Amiral en retraite John G. Tawresey, C. C. de la Marine

States Shipping Board.

Conseillers techniques

M. David W. Dickie, Ingénieur-Constructeur, et Avoué, San Francisco.

M. le Capitaine de vaisseau P. C. Grening, Directeur pour l'Europe, United States Merchant Shipping Board Fleet Corporation.

M. G. A. Smith, American Bureau of Shipping.

Finlande

Délégués

M. A. H. Saastamoinen, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire à Londres.

M. le Capitaine de frégate Birger Brandt, Association finlandaise des capitaines de navire.

Délégué adjoint

M. E. Wälikangas, Légation finlandaise ä Lonres.

France

Délégués

M. André Maurice Haarbleicher, Ingénieur en Chef de 1 Classe du Génie Maritime, Directeur des Services de la Flotte de Commerce et du Matériel Naval au Ministère de la Marine Marchande.

M. René Hippolyte Joseph Lindemann, Directeur-adjoint des Services du Travail Maritime et de la Comptabilité au Ministère de la Marine Marchande.

Herrn James Kennedy, Direktor der Abteilung für Seewesen der Gesellschaft „Gulf Refining Co.", New York;

Herrn H. W. Warley, Vizepräsidenten der Gesellschaft „Ore Stemship Corporation", New York;

Herrn John G. Tawresey, Kontreadmiral (Konstr.) i. R. der Marine der Vereinigten Staaten, Schiffahrtsamt der Vereinigten Staaten.

Technische Beiräte

Herrn David W. Dickie, Ingenieur und Schiffbauingenieur, Rechtsanwalt, San Franzisko;

Herrn P. C. Grening, Kapitän, Direktor für Europa der Gesellschaft „United Staates Shipping Board Merchant Fleet Corporation";

Herrn G. A. Smith, Gesellschaft „American Bureau of Shipping".

Finnland

Delegierte

Herrn A. H. Saastamoinen, Finnischen Gesandten in London;

Herrn Birger Brandt, Korvettenkapitän, Verband Finnischer Schiffsführer.

Hilfsdelegierter

Herrn E. Wälikangas, Finnische Gesandtschaft, London.

Frankreich

Delegierte

Herrn André Maurice Haarbleicher, Chefingenieur 1. K. des Marinebauwesens, Direktor der Abteilung für Handelsschiffahrtswesen im Handelsmarineministerium;

Herrn René Hippolyte Joseph Lindemann, Ministerialdirigenten der Marinebauverwaltung und des Rechnungswesens im Handelsmarineministerium;

Mr. Jean Henri Theophile Marie, Naval Construction Corps, Assistant to the Director of the Departments of the Mercantile Fleet and of Naval Material at the Ministry of the Mercantile Marine.

Mr. A. H. A de Berlhe, Deputy Manager of the Bureau Veritas.

Assistant to the Delegates

Mr. J. Volmat, Chief Hydrographer, 2nd Class, representing the French Admiralty.

Experts

Mr. Jacques de Berlhe, Engineer to the Bureau Veritas.

Mr. Brillié, Chief Consulting Engineer of the Compagnie Générale Transatlantique.

Mr. M. A. R. de Catalano, Chief Superintendent of the Compagnie Générale Transatlantique.

Mr. J. R. L. Dubois, Chief Marine Superintendent of the Compagnie des Messageries Maritimes.

Mr. G. Falcoz, Chief Engineer of the Compagnie des Messageries Maritimes.

Mr. Ch. le Pelletier, Chief Engineer of the Compagnie des Chargeurs Réunis

Mr. A. Nizery, Manager of the Compagnie des Chargeurs Réunis.

Mr. Patry, Chief Engineer of the Bureau Veritas.

Mr. J. Perrachon, Assistant Manager of the Compagnie Auxiliaire de Navigation.

Mr. Jules M. A. T. Pinczon, Chief Consulting Engineer of the Chantiers de Saint-Nazaire.

Mr, R. Rossigneux, Chief of the Technical Department of the Comité Central des Armateurs de France.

M. Jean Henri Théophile Marie, Ingénieur principal du Génie Maritime, Adjoint au Directeur des Services de la Flotte de Commerce et du Matériel Naval au Ministère de la Marine Marchande.

M. A. H. A. de Berlhe, Administrateur - Délégué du Bureau Véritas.

Adjoint aux Délégués

M. J. Volmat, Ingénieur Hydrographe en Chef de la Marine de 2ème Classe, représentant le Département de la Marine.

Experts

M. Jacques de Berlhe, Ingénieur du Bureau Véritas.

M. Brillié, Ingénieur en Chef conseil de la Compagnie Générale Transatlantique.

M. M. A. R. de Catalano, Chef de l'Armement de la Compagnie Générale Transatlantique.

M. J. R. L. Dubois, Chef de Service Maritime de l'Armement de la Compagnie des Messageries Maritimes.

M. G. Palcoz, Ingénieur en chef de la Compagnie des Messageries Maritimes.

M. Ch. le Pelletier, Ingénieur en chef de la Compagnie des Chargeurs Réunis.

M. A. Nizery, Directeur de la Compagnie des Chargeurs Réunis.

M. Patry, Ingenieur en chef du Bureau Véritas.

M. J. Perrachon, Sous-directeur de la Compagnie Auxiliaire de Navigation.

M. Jules M. A. T. Pinczon, Ingénieur en Chef Conseil des Chantiers de Saint-Nazaire.

M. R. Rossigneux, Chef du Service Technique du Comité Central des Armateurs de France.

Herrn Jean Henry Theophile Marie, Marineoberbaurat, Zweiten Direktor der Abteilung für Handelsschiffahrtswesen im Handelsmarineministerium;

Herrn A. H. A. de Berlhe, Stellvertretenden Direktor und Delegierten der Gesellschaft „Bureau Véritas".

Den Delegierten beigeordnet

Herrn J. Volmat, Marinechefhydrograph als Vertreter der Französischen Marineleitung.

Sachverständige

Herrn Jacques de Berlhe, Ingenieur, Gesellschaft „Bureau Véritas";

Herrn Brillié, Beratenden Chefingenieur der Gesellschaft „Compagnie Générale Transatlantique";

Herrn M. A. R. de Catalano, Verwaltungsdirektor der Gesellschaft „Compagnie Générale Transatlantique";

Herrn J. R. L. Dubois, Nautisch-Technischen Direktor der Gesellschaft „Compagnie des Messageries Maritimes";

Herrn G. Falcoz, Chefingenieur der Gesellschaft „Compagnie des Messageries Maritimes";

Herrn Ch. le Peletier, Chefingenieur der Gesellschaft „Compagnie des Chargeurs Réunies";

Herrn A. Nizery, Direktor der Gesellschaft „Compagnie des Chargeurs Réunis";

Herrn Patry, Chefingenieur der Gesellschaft „Bureau Véritas";

Herrn J. Perrachon, Zweiten Direktor der Gesellschaft „Compagnie Auxiliaire de Navigation";

Herrn Jules M. A. T. Pinczon, Beratenden Chefingenieur der Gesellschaft „Chantiers de St. Nazaire";

Herrn R. Rossigneux, Technischen Direktor des Verbands „Comité Centrale des Armateurs de France".

Secretary	Secrétaire	Sekretär
Captain C. F. J. Dilly, Inspector of Navigation, Ministry of Mercantile Marine.	M. le Capitaine au long cours C. F. J. Dilly, Inspecteur de la Navigation Maritime, Ministère de la Marine Marchande.	Herrn C. F. J. Dilly, Kapitän, Inspektor des Seeschiffahrtswesens des Handelsmarineministeriums.
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	**Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord**	**Vereinigtes Königreich von Großbritannien und Nordirland**
Delegates	Délégués	Delegierte
Sir Henry F. Oliver, Admiral of the Fleet, Royal Navy.	Sir Henry F. Oliver, Admiral of the Fleet, Royal Navy.	Sir Henry F. Oliver, Admiral of the Fleet der Königlichen Marine;
Captain F. W. Bate, Professional Officer, Mercantile Marine Department, Board of Trade.	M. le Capitaine F. W. Bate, Conseiller nautique du Service de la Marine Marchande, Board of Trade.	Herrn F. W. Bate, Kapitän, Seemännischen Beamten, Abteilung Handelsmarine, Handelsministerium;
Mr. A. J. Daniel, Principal Ship Surveyor, Board of Trade.	M. A. J. Daniel, Expert principal de navire, Board of Trade.	Herrn A. J. Daniel, Technischen Direktor, Abteilung Seewesen, Handelsministerium;
Captain J. T. Edwards, Master Mariner, Retired.	M. le Capitaine John Thomas Edwards, Capitaine au long cours en retraite.	Herrn J. T. Edwards, Kapitän i. R.;
Sir Ernest W. Glover, Chamber of Shipping of the United Kingdom.	Sir Ernest W. Glover, Chambre de la Navigation du Royaume-Uni.	Sir Ernest W. Glover, Schiffahrtskammer des Vereinigten Königreichs;
Sir Norman Hill, Chairman, Merchant Shipping Advisory Committee, Board of Trade.	Sir Norman Hill, Président du Merchant Shipping Advisory Committee, Board of Trade.	Sir Normann Hill, Vorsitzenden des Beratenden Ausschusses für das Handelsschiffahrtswesen, Handelsministerium;
Sir Charles Hipwood, Board of Trade.	Sir Charles Hipwood, Board of Trade.	Sir Charles Hipwood, Handelsministerium;
Mr. J. Foster King, Chief Surveyor to the British Corporation Register of Shipping and Aircraft.	M. J. Foster King, Inspecteur en Chef au British Coporation Register of Shipping and Aircraft.	Herrn J. Foster King, Technischen Direktor der Gesellschaft „British Corporation Register of Shipping and Aircraft";
Dr. J. Montgomerie, Chief Ship Surveyor to Lloyd's Register of Shipping.	M. le Dr. J. Montgomerie, Expert en chef de navire au Lloyd's Register of Shipping.	Herrn Dr. J. Montgomerie, Technischen Direktor der Gesellschaft „Lloyd's Register of Shipping";
Sir Charles J. O. Sanders, Chairman, Load Line Committee, 1927—1929.	Sir Charles J. O. Sanders, Président du Load Line Committee, 1927—1929.	Sir Charles J. O. Sanders, Vorsitzenden des Freibordausschusses 1927—1929;
Mr. William Robert Spence, General Secretary, National Union of Seamen.	M. William Robert Spence, Secrétaire-Général de l'Union Nationale des Marins.	Herrn William Robert Spence, Generalsekretär des Verbandes „National Union of Seamen";
Captain A. Spencer, Master Mariner, Retired.	M. le Capitaine A. Spencer, Capitaine au long cours en retraite.	Herrn A. Spencer, Kapitän i. R.
Secretary	Secrétaire	Sekretär
Mr. A. E. Lee, Board of Trade.	M. A. E. Lee, Board of Trade.	Herrn A. E. Lee, Handelsministerium.
Assistant Secretaries	Secrétaire adjoints	Sekretariat
Mr. G. C. Ager, Board of Trade.	M. G. C. Ager, Board of Trade.	Herrn G. C. Ager, Handelsministerium;

Mr. W. Graham, Board of Trade.

Mr. H. C. Miller, Board of Trade.

Mr. J. T. Munden, Board of Trade.

Mr. W. E. Stimpson, Board of Trade.

M. W. Graham, Board of Trade.

M. H. C. Miller, Board of Trade.

M. J. T. Munden, Board of Trade.

M. W. E. Stimpson, Board of Trade.

Herrn W. Graham, Handelsministerium;

Herrn H. C. Miller, Handelsministerium;

Herrn J. G. Munden, Handelsministerium;

Herrn W. E Stimpson, Handelsministerium.

Greece

Delegate

Mr. Nicolas G. Lely, Consul-General for Greece in London.

Expert Advisers

Commander Basil Scarpetis, Commander Harbour Master, Head of the Shipping Services at the Greek-Consulate-General, London.

Acting Commander Evanghelos Roussos, Assitant of the Naval and Air Attaché of Greece, London.

Grèce

Délégué

M. Nicolas G. Lely, Consul général de Grèce à Londres.

Conseillers techniques

M. le Capitaine de frégate Basil Scarpetis, Capitaine du port, Chef des services de la navigation au consulat général de Grèce à Londres.

M. le Capitaine de frégate Evanghelos Roussos, Adjoint à l'Attaché naval et aérien de Grèce à Londres.

Griechenland

Delegierter

Herrn Nikolas G. Lely, Griechischen Generalkonsul in London.

Sachverständige Beiräte

Herrn Basil Scarpetis, Kapitän zur See, Hafenkommandanten, Leiter der Schiffahrtsabteilung des Griechischen Generalkonsulats in London;

Herrn Evanghelos Roussos, Korvettenkapitän, kommandiert zur Dienstleitung beim Griechischen Marine- und Luftfahrtattaché in London.

India

Delegates

Sir Geoffrey L. Corbett, Late Secretary to the Government of India, Commerce Department.

Mr. Nowrojee Dadabhoy Allbless, Chairman of Scindia Steamships (London), Ltd.

Captain Kavas Ookerjee, Marine Superintendent, Scindia Steam Navigation Co., Ltd., Bombay.

Engineer-Commander John Sutherland Page, Royal Indian Marine, Late Principal Engineer and Ship Surveyor, Government of Bengal.

Inde

Délégués

Sir Geoffrey L. Corbett, Secrétaire en retraite du Département du Commerce du Gouvernement de l'Inde.

M. Nowrojee Dadabhoy Allbless, Président de la Scindia Steamships (London), Limited.

M. le Capitaine Kavas Ookerjee, Inspecteur du navire de la Scindia Steam Navigation Company, Limited, Bombay.

M. l'Ingénieur capitaine de frégate John Sutherland Page, Marine royale indienne, ingénieur en chef et expert de navire en retraite au gouvernement du Bengale.

Indien

Delegierte

Sir Geoffrey L. Corbett, Ehemaligen Handelsminister der Regierung von Indien;

Herrn Nowrojee Dadahoy Allbless, Vorsitzenden der Gesellschaft „Scindia Steamships (London), Ltd.";

Herrn Kavas Ookerjee, Kapitän, Technischen Direktor der Gesellschaft „Scindia Steam Navigation Co., Ltd.", Bombaj;

Herrn John Sutherland Page, Royal Indian Marine, ehemaligen Oberingenieur und Schiffsbesichtiger der Regierung von Bengalen.

Iceland

Delegates

Mr. Emil Krogh, Assitant Secretary in the Danish Ministry of Shipping and Fisheries,

Mr. Aage H. Larsen, Naval Architect and Engineer-in-Chief to the Danish Ministry of Shipping and Fisheries.

Islande

Délégués

M. Emil Krogh, Chef de Bureau au Ministère Danois de la Navigation et de la Pêche.

M. Aage H. Larsen, Ingénieurconstructeur au Ministère Danois de la Navigation et de la Pêche.

Island

Delegierte

Herrn Emil Krogh, Ministerialdirigenten im Dänischen Ministerium für Schiffahrt und Fischerei;

Herrn Aage H. Larsen, Schiffbauingenieur, Chefingenieur im Dänischen Ministerium für Schiffahrt und Fischerei.

Mr. J. A. Körbing, Director of the "Forenede Dampskibsselskab", Copenhagen.

Captain H. P. Hagelberg, Chairman of the Association of Danish Shipmasters.

Mr. Erik Jacobsen, Trade Union Manager, Denmark.

Experts

Mr. P. Villadsen, Principal in the Danish Ministry of Shipping and Fisheries.

Mr. Peder Fischer, Naval Architrct.

Italy

Delegates

General Giulio Ingianni, General Director of the Mercantile Marine.

Admiral Giuseppe Cantù, Admiral of Division Technical Inspector of the Mercantile Marine.

Professor Torquato Giannini, Counsellor for Emigration in the Italian Foreign Office.

Assistant Delegate

Dr. Gaetano Lampertica, Vice-Counsellor for Emigration in the Italian Foreign Office.

Experts

Mr. Carlo Doerfles, Naval Architect, Head of the Technical Office of the Registro Italiano Navale ed Aeronautico, Trieste.

Mr. Aroldo Palanc, Representing the Italian Shipowners' Federation.

Mr. Gino Soldà, Naval Architect, Inspector of the Registro Italiano Navale ed Aeronautico.

Mr. Giuseppe Gasparini, Naval Architect, representing the Italian General Confederation of Industry.

M. J. A. Körbing, Directeur de la compagnie d'armement «det Forenede Dampskibsselskab,» Copenhague.

M. le Capitaine H. P. Hagelberg, Président de l'Association danoise des Capitaines de la Marine Marchande.

M. Erik Jacobsen, Gérant de Syndikat, Danemark.

Experts

M. P. Villadsen, Souschef de Bureau au Ministère Danois de la Navigation et de la Pêche.

M. Peder Fischer, Constructeur naval.

Italie

Délégués

M. le Général Giulio Ingianni, Directeur général de la Marine Marchande.

M. l'Amiral de Division Giuseppe Cantù, Inspecteur technique de la Marine Marchande.

M. le Professeur Torquato Giannini, Conseiller d'Emigration au Ministére des Affaires Etrangères.

Délégué adjoint

M. le Dr. Gaetano Lampertico, Vice-Conseiller d'Emigration au Ministère des Affaires Etrangéres d'Italie.

Experts

M. Aroldo Palanca, Représentant la Fédération des Armateurs Italiens.

M. Carlo Doerfles, Constructeur Naval. Chef de Bureau Technique du Registro Italiano Navale ed Aeronautico à Trieste.

M. Gino Soldà, Constructeur Naval. Inspecteur du Registro Italiano Navale ed Aeronautico.

M. le Capitaine Luigi Zino, Représentant la Fédération des Armateurs des Navires de Charge ä Gênes.

Herrn J. A. Körbing, Direktor der Gesellschaft „Det Forenede Dampskibsselskab", Kopenhagen;

Herrn P. G. Hagelberg, Kapitän, Vorsitzenden der Vereinigung Dänischer Schiffsführer;

Herrn Erik Jacobsen, Gewerkschaftsführer, Dänemark.

Sachverständige

Herrn P. Villadsen, Vorsteher im Dänischen Ministerium für Schiffahrts und Fischerei;

Herrn Peder Fischer, Schiffbauingenieur.

Italien

Delegierte

Herrn Giulio Ingianni, General, Generaldirektor des Handelsschiffahrtswesens;

Herrn Giuseppe Cantù, Vizeadmiral, Technischen Inspektor des Handelsschiffahrtswesens;

Herrn Torquato Giannini, Professor, Referenten für Auswanderungswesen im Italienischen Auswärtigen Amte.

Hilfsdelegierter

Herrn Dr. Gaetano Lampertico, Hilfsreferenten für Auswanderungswesen im Italienischen Auswärtigen Amte.

Sachverständige

Herrn Carlo Doerfles, Schiffbauingenieur, Leiter des Technischen Büros der Gesellschaft „Registro Italiano Navale ed Aeronautico", Triest;

Herrn Aroldo Palanca, als Vertreter des Verbandes italienischer Reeder;

Herrn Gino Soldà, Schiffbauingenieur, Inspektor der Gesellschaft „Registro Italiano Navale ed Aeronautico;

Herrn Giuseppe Gasparini, Schiffbauingenieur, als Vertreter des Landesverbandes der italienischen Industrie;

Captain Luigi Zino, Representing the Italian Cargo Shipowners' Federation, Genoa.

Captain Arture Romano, Representing the Italian Confederation of Captains, Officers and Seamen.

Japan

Delegates

Mr. Shoichi Nakayama, First-Class Secretary of Embassy.

Mr. Sekefumi Iwai, Expert in the Local Administration Office of Communications.

Experts

Mr. Kumaichi Showno, Expert in the Local Administration Office of Communications.

Mr. Takeji Kobayashi, Secretary in the Department of Communications.

Mr. Motoki Matsumura, Attaché

Captain Nagayoshi Hori, Temporary Staff in the Department of Communications.

Latvia

Delegates

Mr. Arturs Ozols, Director of the Marine Department.

Captain Andrejs Lonfelds, Latvian Shipowners' Society.

Mexiko

Delegate

Mr. Gustavo Luders de Negri, Consul-General for Mexico in London.

Secretary

Mr. Macedonio Garza, Vice-Consul for Mexico, London.

Norway

Delegates

Mr. Erling Bryn, Director of the Department of Shipping, Ministry of Commerce and Navigation.

M. le Capitaine Arturo Romano, Représentant la Confédération italienne des Capitaines, des Officiers et des Marins.

M. Giuseppe Gasparini, Constructeur naval. Représentant la Confédération générale italienne de l'Industrie.

Japon

Délégués

M. Shoichi Nakayama, Secrétaire d'Ambassade de première classe.

M. Sukefumi Iwai, Expert au Bureau d'Administration locale des Communications.

Experts

M. Kumaichi Shoâno, Expert au Bureau d'Administration locale des Communications.

M. Takeji Kobayashi, Secrétaire au Département des Communications.

M. Motoki Matsumura, Attaché.

M. le Capitaine de vaisseau Nagayoshi Hori, Personnel temporaire du Département des Communications.

Lettonie

Délégués

M. Arturs Ozols, Directeur du Département de la Marine Marchande.

M. le Capitaine Andrejs Lonfelds, de l'Association des Armateurs lettonais.

Mexique

Délégué

M. Gustavo Luders de Negri, Consul général du Mexique à Londres.

Secrétaire

M. Macedonio Garza, Viceconsul du Mexique à Londres.

Norvège

Délégués

M. Erling Bryn, Directeur du Département de la Navigation au Ministère du Commerce et de la Navigation.

Herrn Luigi Zino, Kapitän, als Vertreter des Verbandes italienischer Frachtschiffs-Genua;

Herrn Arturo Romano, Kapitän, als Vertreter des italienischen Verbandes der Kapitäne, Schiffsoffiziere und Seeleute.

Japan

Delegierte

Herrn Shoichi Nakayama, Botschaftssekretär 1. Klasse, London;

Herrn Sukefumi Iwai, Sachverständigen bei der Hauptverwaltung des Verkehrswesens.

Sachverständige

Herrn Kumaichi Showno, Sachverständigen bei der Hauptverwaltung des Verkehrswesens;

Herrn Takeji Kobayashi, Ministerialrat im Verkehrsministerium;

Herrn Motoki Matsumura, Attaché;

Herrn Nagayoshi Hori, Kapitän, Hilfsarbeiter im Verkehrsministerium.

Lettland

Delegierte

Herrn Arturs Ozols, Direktor des Handelsschiffahrtswesens;

Herrn Andrejs Lonfelds, Kapitän, Vereinigung lettischer Reeder.

Mexiko

Delegierter

Herrn Gustavo Luders de Negri, Mexikanischen Generalkonsul in London.

Sekretär

Herrn Macedonio Garza, Mexikanischen Vizekonsul in London.

Norwegen

Delegierte

Herrn Erling Bryn, Direktor der Schiffahrtsabteilung im Ministerium für Handel und Schiffahrt;

Mr. Johan Schönheyder, Surveyor-in-Chief in the Ministry of Commerce and Navigation.

Dr. J. Bruhn, Director of the Norwegian Veritas.

Mr. J. Hysing Olsen, Shipowner.

Mr. Eivind Tonnesen, Managing Director of the Norwegian Shipmasters' Association.

Mr. A. Birkeland, President of the Norwegian Sailors' and Firemen's Union.

Adviser

Mr. E. Wettergreen, Chief of Division in the Ministry of Commerce and Navigation.

New Zealand

Delegates

Sir Thomas Mason Wilford, High Commissioner for New Zealand in London.

Sir Charles Holdsworth, Managing Director of the Union Steamship Company of New Zealand, Ltd.

Paraguay

Delegate

Dr. Horacio Carisimo, Chargé d'Affaires in London.

Netherlands

Delegates

Vice-Admiral (retired) C. Fock, Inspector-General of Navigation, Chairman of the Freeboard Assigning Commission.

Mr. A. van Driel, Naval Architect, Adviser on Naval Architecture to the Shipping Inspection Service, Member and Secretary of the Freeboard Assigning Commission.

Mr. J. Brautigam, Chairman of the Netherlands Union of Transport Workers, Member of the Second Chamber of the States General.

M. Johan Schönheyder, Expert en chef au Ministère du Commerce et de la Navigation.

M. le Dr. J. Bruhn, Directeur du «Norske Veritas.»

M. J. Hysing Olsen, Armateur.

M. Eivind Tonnesen, Directeur gérant de l'Asso-

capitaines de navire.

M. A. Birkeland, Prési-

Chauffeurs.

Conseiller

M. E. Wettergreen, Chef de Division au Ministère du Commerce et de la Navigation.

Nouvelle-Zélande

Délégués

Sir Thomas Mason Wilford, Haut Commissaire de la Nouvelle-Zélande à

Sir Charles Holdsworth, Directeur gérant de l'Union Steamship Company of New Zealand, Limited.

Paraguay

Délégué

M. le Dr. Horacio Carisimo, Chargé d'Affaires à Londres.

Pays-Bas

Délégués

M. le Vice-Admiral en retraite C. Fock, Inspecteur-général de la Navigation; Président de la Commission pour la fixation du franc-bord minimum des navires.

M. l'Ingénieur A. van Driel, Conseil des constructions navales près l'inspection de la navigation; membre et secrétaire de la commission pour la fixation du minimum franc-bord des navires.

M. J. Brautigam, Président de la Ligue Centrale des Ouvriers du Transport; membre de la Seconde Chambre des Etats-Généraux.

Herrn Johan Schönheyder, Technischen Direktor im Ministerium für Handel und Schiffahrt;

Herrn Dr. J. Bruhn, Direktor der Klassifikationsgesellschaft „Norske Veritas";

Herrn J. Hysing Olsen, Reeder;

Herrn Eivind Tonnesen, Geschäftsführendes Verwaltungsratsmitglied des Verbandes norwegischer Schiffsführer;

Herrn A. Birkeland, Vorsitzenden der Gewerkschaft norwegischer Seeleute und Heizer.

Beirat

Herrn E. Wettergren, Abteilungsleiter im Ministerium für Handel und Schiffahrt.

Neuseeland

Delegierte

Sir Thomas Mason Wilford, Oberkommissar für Neuseeland in London;

Sir Charles Holdsworth, Geschäftsführendes Verwaltungsratsmitglied der Gesellschaft „Union Steamship Company of New Zealand, Ltd."

Paraguay

Delegierter

Herrn Dr. Horacio Carisimo, Geschäftsträger von Paraguay in London.

Niederlande

Delegierte

Herrn C. Fock, Vizeadmiral i. R., Generalinspektor des Schiffahrtswesens, Vorsitzenden der Freibordkommission;

Herrn A. van Driel, Schiffbauingenieur, Beirat für Schiffbau beim Schiffahrtsüberwachungsamt, Mitglied und Sekretär der Freibordkommission;

Herrn J. Brautigam, Vorsitzenden des niederländischen Transportarbeiterverbandes, Mitglied der Zweiten Kammer der Generalstaaten;

Mr. J. W. Langeler, Inspector of Shipping, Dutch East Indies.

Mr. J. Rypperda Wierdsma, Chairman of the Holland-America-Line.

Captain G. L. Heeris, Secretary of the Netherlands Shipowners' Association.

Experts

Mr. H. Keyser, Assistant Director of the Royal Netherlands Meteorological Institute.

Professor N. Kal, Professor in Naval Architecture at the Technical University, Delft.

Mr. F. Reedeker, Master Mariner, retired.

Mr. G. de Ronde, Master Mariner, retired.

Mr. J. Carpentier-Alting, Naval Architect.

Secretary

Jonkheer O. Reuchlin, Attaché to the Netherlands Legation, London.

Peru

Delegate

Captain Manuel D. Faura, Naval Attaché in London.

Poland

Delegates

Mr. Alphonse Poklewski-Koziell, Commercial Counsellor, Polish Embassy, London.

Mr. Boguslaw Bagniewski, Counsellor, Ministry of Industry and Trade, Warsaw.

Portugal

Delegates

Mr. Thomaz Ribeiro de Mello, Minister Plenipotentiary. Head of the Economic Questions of the Portuguese Ministry of Foreign Affairs.

Captain Carlos Theodoro da Costa, Naval Architect.

M. J. W. Langeler, du service de la navigation aux Indes néerlandaises.

M. J. Rypperda Wierdsma, Président-directeur de la Société Anonyme de Navigation dite «Holland-Amerika Lijn.»

M. le Capitaine G. L. Heeris, Secrétaire de l'Association des amateurs néerlandais.

Experts

M. H. Keyser, Directeur adjoint de l'Institut roayl néerlandais météorologique.

M. le Professur N. Kal, Professeur de la construiction maritime à l'Ecole des Hautes Etudes techniques à Delft.

M. F. Reedeker, Ancien capitaine de la marine marchande.

M. G. de Ronde, Ancien capitaine de la marine marchande.

M. J. Carpentier-Alting, Architekte naval.

Secrétaire

Le Jonkheer O. Reuchlin, Attache à la Légation royale des Pays Bas à Londres.

Pérou

Délégué

M. le Capitaine Manuel D. Faura, Attaché Naval à Londres.

Pologne

Délégués

M. Alphonse Poklewski-Koziell, Conseiller commercial à l'Ambassade polonaise à Londres.

M. Boguslaw Bagniewski, Conseiller au Ministère de l'Industrie et du Commerce, Varsovie.

Portugal

Délégués

M. Thomaz Ribiero de Mello, Ministre plénipotentiaire; Chef de la Section Economique au Ministère des Affaires Etrangères portugais.

M. le Capitaine de frégate Carlos Theodoro da Costa, Ingénieur naval.

Hernn J. W. Langeler, Schiffahrtsinspektor, Niederländisch-Indien;

Herrn J. Rypperda Wierdsma, Verwaltungsratsvorsitzenden der Gesellschaft „Holland-America Lijn";

Herrn G. L. Heeris, Kapitän, Sekretär der Ver-

Reeder.

Sachverständige

Herrn H. Keyser, Zweiten Direktor des Königlich Niederländischen Meteorologischen Instituts;

Herrn N. Kal, Professor für Schiffbau an der Technischen Hochschule in Delft;

Herrn F. Reedeker, Kapitän i. R.;

Herrn G. de Ronde, Kapitän i. R.;

Herrn J. Carpentier, Alting, Schiffbauingenieur;

Sekretär

Den Jonkheer O. Reuchlin, Attaché der Niederländischen Gesandtschaft, London.

Peru

Delegierter

Herrn Manuel D. Faura, Kapitän zur See, Marineattaché in London.

Polen

Delegierte

Herrn Alphonse Poklewski-Koziell, Handelsrat, Polnische Botschaft, London;

Herrn Boguslaw Bagniewski, Ministerialrat im Ministerium für Industrie und Handel, Warschau.

Portugal

Delegierte

Herrn Thomaz Ribeiro de Mello, Bevollmächtigten Minister, Leiter der Wirtschaftsabteilung des Portugiesischen Ministeriums für Auswärtige Angelegenheiten;

Herrn Carlos Theodoro da Costa, Fregattenkapitän (Konstr.).

Sweden

Delegates

Baron Erik Kule Palmstierna, Swedish Minister in London.

Mr. Per Axel Lindblad, Assistant Under-Secretary in the Board of Trade.

Captain Erik Axel Fredrik Eggert, Maritime Expert to the Social Board.

Experts and Assistant Delegates

Mr. G. MacE. Böös, First Amanuensis in the Board of Trade.

Mr. A. W. Palmqvist, Controller of Tonnage, Gothenburg District.

Captain O. A. Nordborg, Member of the First Chamber of Parliament, Director of the Swedish Shipowners' Association.

Captain N. P. Larsson, President of the Swedish Society of Masters and Officers of the Mercantile Marine.

Mr. N. Olsson, President of the Swedish Seamen's Union.

Union of Socialist Soviet Republics

Delegate

Mr. Dimitri Bogomoloff, Counsellor of the Soviet Embassy in London.

Experts

Mr. P. Matveeff, Naval Engineer.

Mr. A. A. Kaukul, Anglo-Soviet Shipping Co.

The Governments of Austria, Estonia, Hungary and Turkey appointed observers as follows:—

Austria

Mr. K. Zeileisen, Secretary to the Austrian Legation, London.

Suède

Délégués

M. le Baron Erik Kule Palmstierna, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire à Londres.

M. Per Axel Lindblad, Chef de Section à l'Administration Centrale du Commerce.

M. le Captaine Erik Axel Fredrik Eggert, Expert pour les Affaires Maritimes de l'Administration Royale du Travail et de la Prévoyance Sociale.

Experts et Délégués Adjoints

M. G. MacE. Böös, Secrétaire ä l'Administration du Commerce.

M. A. W. Palmqvist, Contrôleur de jaugeage du district de Gothembourg.

M. le Capitaine O. A. Nordborg, Membre de la Première Chambre du Riksdag, Directeur de l'Association des Armateurs Suédois.

M. le Capitaine N. P. Larsson, Directeur de l'Association Suédoise des officiers de la Marine Marchande.

M. N. Olsson, Directeur l'Union Suédoise des Marins.

L'Union des Républiques Soviétistes Socialistes

Délégué

M. Dimitri Bogomoloff, Consailler à l'Ambassade de l'Union des Républi-

listes à Londres.

Experts

M. P. Matveeff, Ingénieur naval.

M. A. A. Kaukul, Compagnie de navigation Anglo-Soviet.

Les Gouvernements d'Autriche, d'Esthonie, de Hongrie et de Turquie ont nommé les observateurs suivants:

Autriche

M. K. Zeileissen, Secrétaire de la Légation autrichienne à Londres.

Schweden

Delegierte

Den Baron Erik Kule Palmstierna, Schwedischen Gesandten in London;

Herrn Per Axel Lindblad, Abteilungsleiter im Handelsministerium;

Herrn Erik Axel Fredrik Eggert, Kapitän, Sachverständigen für Seefahrtswesen im Sozialministerium.

Sachverständige und Hilfsdelegierte

Herrn G. Mac E. Böös, Regierungsassessor im Kommerzkolleg;

Herrn A. W. Palmquist, Inspektor für Schiffsvermessung, Bezirk Gothenburg;

Herrn O. A. Nordborg, Kapitän, Mitglied der Ersten Kammer des Reichstags, Geschäftsführer der Vereinigung schwedischer Reeder;

Herrn N. P. Larsson, Kapitän, Vorsitzenden des schwedischen Verbandes der Kapitäne und Schiffsoffiziere der Handelsmarine;

Herrn N. Olsson, Vorsitzenden der Gewerkschaft schwedischer Seeleute.

Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken

Delegierter

Herrn Dimitri Bogomoloff, Botschaftsrat der Sowjetbotschaft in London.

Sachverständige

Herrn P. Matveef, Schiffsingenieur;

Herrn A. A. Kaukul, Anglo-Sowjet Schiffahrtsgesell-

Die Regierungen der Länder Österreich, Estland, Ungarn und Türkei bestellten folgende Beobachter:

Österreich

Herrn K. Zeileissen, Legationssekretär der Österreichischen Gesandtschaft in London.

Estonia

Mr. R. A. Mollerson, Counsellor of Estonian Legation, London.

Hungary

Baron Ivan Rubido-Zichy, Hungarian Minister in London.

Turkey

Mehmet Ali Sevki Pasha, Counsellor to the Turkish Embassy in London.

The League of Nations having been invited to send representatives to the Conference to act as observers, appointed the following delegation for this purpose:—

Mr. Robert Haas, Secretary-General of the Advisory and Technical Committee for Communications and Transit.

Mr. J. M. F. Romein, Secretary of the Permanent Committee for Ports and Maritime Navigation.

Who accordingly assembled in London.

Admiral of the Fleet Sir Henry F. Oliver was appointed President of the Conference, and Mr. A. E. Lee, Secretary-General.

For the purpose of its work the Conference set up the following Committees, of which the under-mentioned were Presidents:—

Administration Committee: Mr. Koenigs.

Main Technical Committee: Sir Charles Sanders.

Tankers Committee: Mr. Kennedy.

Timber Ships Committee: Mr. Emil Krogh.

Special Types of Ship Committee: Vice-Admiral Fock.

Zones Committee: General Ingianni.

Drafting Committee: Mr. Haarbleicher.

Credentials Committee: Mr. Nakayama.

Esthonie

M. R. A. Mollerson, Consailler à la Légation d'Esthonie à Londres.

Hongrie

Le baron Ivan Rubido-Zichy, Ministre plénipotentiaire de Hongrie à Londres.

Turquie

Mehmet Ali Sevki Pasha, Conseiller à l'Ambassade du Turquie à Londres.

La Société des Nations, ayant été invitée à envoyer des représentants à la Conférence à titre d'observateurs, a nommé à cette fin la délégation suivante:

M. Robert Haas, Secrétaire général de la Commission Consultative et Technique des Communications et du Transit.

M. J. M. F. Romein, Secrétaire du Comité Permanent des Ports et de la Navigation Marine.

Qui, en conséquence, se sont réunis à Londres.

M. l'Amiral Sir Henry F. Oliver a été nommé comme Président de la Conférence et M. A. E. Lee a été nommé comme Secrétaire-Général.

Pour l'accomplissement de ses travaux, la Conférence a constitué les Commissions suivantes, dont les Présidents ont été nommés comme suit:

Commission d'Administration: M. Koenigs.

Commission Technique Principale: Sir Charles Sanders.

Commission de Navires à citernes: M. Kennedy.

Commission de Navires transportant des chargements de bois en pontée: M. Emil Krogh.

Commission de Navires de Types spéciaux: M. le Vice-Amiral Fock.

Commission de Zones: M. le Général Ingianni.

Commission de Rédaction: M. Haarbleicher.

Commission des Plénipotentiaires: M. Nakayama.

Estland

Herrn R. A. Mollerson, Gesandtschaftsrat der Estnischen Gesandtschaft in London.

Ungarn

Den Baron Ivan Rubido-Zichy, Ungarischen Gesandten in London.

Türkei

Herrn Mehmet Ali Sevki Pascha, Botschaftsrat der Türkischen Botschaft in London.

Der Völkerbund war eingeladen worden, sich bei der Tagung durch Beobachter vertreten zu lassen und hatte für diesen Zweck folgende Abordnung ernannt:

Herrn Robert Haas, Generalsekretär der Beratenden und Technischen Kommission für das Verkehrs- und Durchgangsverkehrswesen;

Herrn J. M. F. Romein, Sekretär des Ständigen Ausschusses für Hafen- und Seeschiffahrtswesen.

Diese Abordnungen traten in London zusammen.

Sir Henry F. Oliver, Admiral of the Fleet, wurde zum Präsidenten der Tagung und Herr A. E. Lee zum Generalsekretär ernannt.

Für ihre Arbeiten bildete die Tagung folgende Ausschüsse mit den dabei genannten Vorsitzenden:

Ausschuß für Verwaltungsfragen: Herr Koenigs.

Technischer Hauptausschuß: Sir Charles Sanders.

Tankschiffausschuß: Herr Kennedy.

Ausschuß für Schiffe mit Holzdecklast: Herr Emil Krogh.

Ausschuß für besondere Schiffsarten: Herr Fock, Vizeadmiral.

Zonenausschuß: Herr Ingianni, General.

Redaktionsausschuß: Herr Haarbleicher.

Ausschuß zur Prüfung der Vollmachten: Herr Nakayama.

In the course of a series of meetings between the 20th May, 1930, and the 5th July, 1930, a Load Line Convention, dated the 5th July, 1930, was drawn up.

I.

The Conference takes note of the following declarations, made by the undermentioned delegation:—

The Plenipotentiaries of the United States of America formally declare that the signing of the International Load Line Convention by them, on the part of the United States of America, on this date, is not to be construed to mean that the Government of the United States of America recognizes a régime or entity which signes or accedes to the Convention as the Government of a country when that régime or entity is not recognized by the Government of the United States of America as the Government of that country.

The Plenipotentiaries of the United States of America further declare that the participation of the United States of America in the International Load Line Convention signed on this date does not involve any contractual obligation on the part of the United States of America to a country, represented by a régime or entity which the Government of the United States of America does not recognize as the Government of that country, until such country has a Government recognized by the Government of the United States of America.

II.

The Conference also adopts the following recommendations:—

Ships of less than 150 tons gross Engaged on International Voyages

The Conference recommends that such regulations as may be made by any of the Contracting Governments relating to ships of less than 150 tons gross engaged on international voyages should, so far as practicable and rea-

Au cours des réunions successives qui se sont tenues entre le 20 mai 1930 et le 5 juillet 1930, une Convention sur les Lignes de Charge, datée du 5 juillet 1930, a été élaborée.

I.

La Conférence prend note des déclarations suivantes faites par la délégation ciaprés indequée.

Les Plénipotentiaires des Etats-Unis d'Amérique déclarent formellement que la signature de la Convention Internationale sur les Lignes de Charge portant la date de ce jour, ne doit pas être consirérée comme signifiant que le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique reconnaisse un régime ou une institution signataire ou adhérent à la présente Convention lorsque régime ou cette institution n'est pas reconnu comme étant le Gouvernement de ce pays par le Gouvernement des Etats-Unis d'Amerique.

En outre, les Plénipotentiaires des Etats-Unis d'Amérique déclarent, que le fait que les Etats-Unis d'Amérique sont partie à la Convention Internationale sur les Lignes de Charge, signée à la date de ce jour, n'entaîne pour les Etats-Unis d'Amérique aucune obligation contractuelle envers un pays représenté par un régime ou une institution que le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique ne reconnaît pas comme étant le Gouvernement de ce pays et ce, jusqu'ä ce que ce pays ait un Gouvernement reconnu par les Etats-Unis d'Amérique.

II.

La Conférence adopte également les recommandations suivantes:

Navires de moins de 150 tonneaux de jauge brute effectuant des voyages internationaux

La Conférence recommande que les réglementations qui peuvent être établies par l'un quelconque des Gouvernements contractants pour les navires de moins de 150 tonneaux de jauge brute effectuant des voyages internationaux soient,

Im Verlauf einer Reihe von von Sitzungen zwischen dem 20. Mai 1930 und dem 5. Juli 1930 wurde ein Freibordübereinkommen ,datiert den 5. Juli 1930, entworfen.

I.

Die Tagung nimmt folgende Erklärungen zur Kenntnis, die von der nachbezeichneten Abordnung abgegeben wurden:

Die Bevollmächtigten der Vereinigten Staaten von Amerika erklären förmlich, wenn sie heute das Internationale Freibordübereinkommen unterzeichnen, so dürfe daraus nicht gefolgert werden, daß die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika ein dieses Übereinkommen unterzeichnendes oder ihm beitretendes Regime oder eine solche Staatsgewalt als die Regierung eines Landes anerkenne, wenn dieses Regime oder diese Staatsgewalt durch die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika noch nicht als Regierung des betreffenden Landes anerkannt sei.

Die Bevollmächtigten der Vereinigten Staaten von Amerika erklären ferner, die Teilnahme der Vereinigten Staaten von Amerika an der heutigen Unterzeichnung des Internationalen Freibordübereinkommens schließe so lange eine vertragliche Bindung der Vereinigten Staaten von Amerika einem Lande gegenüber nicht ein, daß durch ein Regime oder eine Staatsgewalt vertreten werde, die die Regierung der Vereinigten Staaten nicht als Regierung des betreffenden Landes anerkenne, bis das Land eine durch die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika anerkannte Regierung habe.

II.

Die Tagung hat ferner folgende Empfehlungen angenommen:

Schiffe in der Auslandsfahrt mit einem Bruttoraumgehalt unter 150 Tonnen.

Die Tagung empfiehlt, daß Vorschriften, die Vertragsregierungen gegebenenfalls für Schiffe in der Auslandsfahrt mit einem Bruttoraumgehalt unter 150 Tonnen erlassen, soweit als praktisch durchführbar und vertretbar in Übereinstim-

sonable, be framed in accordance with the principles and rules laid down in this Convention, and should whenever possible be made after consultation and agreement with the Governments of the other countries concerned in such international voyages.

Strength

As under the Rules attached to this Convention, ships which comply with the highest standard laid down in the rules of a classification society recognised by the Administration are regarded as having sufficient strength for the minimum freeboards allowed under the rules, the Conference recommends that each Administration should request the Society or Societies which it has recognised to confer from time to time with the Societies recognised by other Administrations, with a view to securing as much uniformity as possible in the application of the standards of strength on which freeboard is based.

Annual Surveys

The Conference recommends that, if possible, each Administration should make arrangements for the periodical inspections referred to in paragraph (3) (c) of Article 14 to be held at intervals of approximately twelve months so far as concerns the maintenance of the fittings and appliances referred to in Condition B of paragraph 3 of that Article (i. e., the fittings and appliances for the (i) protection of openings, (ii) guard rails, (iii) freeing ports and (iv) means of access to crews' quarters).

Information regarding Damage to Tankers

The Conference recommends that the Governments of the countries to which tankers belong shall keep records of all structural and deck damage to these ships caused by stress of weather, so that information with regard to these matters may be available.

autant qu'il est possible et raisonnable de le faire, établies conformément aux principes et aux règles fixées dans la Convention et, si possible, après avoir consulté les Gouvernements des autres pays intéressés dans ces voyages internationaux et obtenu leur accord.

Solidité

Suivant les règles annexées à la présente Convention, les navires qui satisfont aux «Standards» les plus élevés établis dans les règles d'une Société de Classification reconnue par l'Administration sont considérés comme ayant une solidité suffisante pour obtenir le franc-bord minimum qui peut être accordé d'après ces Règles. La Conférence recommande que chaque Administration demande à la Société ou aux Sociétés q'uelle a reconnues de conférer de temps en temps avec les Sociétés reconnues par les autres Administrations, afin de réaliser une uniformité aussi grande que possible dans lication des «Standards» de solidité sur lesquels le franc-bord est basé.

Visites annuelles

La Conférence recommande que, lorsque ce sera possible, chaque Administration prenne des dispositions pour organiser environ tous les douze mois les visites périodiques dont il est question dans le paragraphe 3 (c) de l'Article 14 visant la tenue en état des dispositifs et installations énoncées dans la clause B du paragraphe 3 de cet Article, c'est-à-dire la protection des ouvertures, (ii) les garde-corps, (iii) les sabords de décharge, (iv) les moyens d'accès aux logements de l'équipage.

Renseignements concernant les avaries aux navires à citernes

La Conférence recommande que les Gouvernements des pays à qui appartiennent des navires à citernes recueillent les renseignements sur toutes les avaries aux coques et aux ponts survenues à ces navires et occasionnées à ces navires et occasionnées par le gros temps afin que l'on puisse disposer de renseignements concernant cette question.

mung mit den Grundsätzen und Regeln dieses Übereinkommens aufgestellt werden. Die Aufstellung solcher Vorschriften sollte möglichst nach Verständigung mit den Regierungen der anderen Länder erfolgen, die an solchen Auslandsfahrten beteiligt sind.

Festigkeit

Da gemäß den diesem Übereinkommen angeschlossenen Regeln, Schiffe, die der höchsten Klasse einer von der Verwaltung anerkannten Klassifikationsgesellschaft entsprechen, als genügend stark angesehen werden zur Zubilligung der gemäß den Regeln bestimmten Mindestfreiborde, empfiehlt die Tagung, daß jede Verwaltung die Gesellschaft oder Gesellschaften, die sie anerkannt hat, ersuchen möge, sich von Zeit zu Zeit mit den von anderen Verwaltungen anerkannten Gesellschaften zu dem Zwecke ins Benehmen zu setzen, bei Beurteilung der Festigkeit, die für den Freibord maßgebend ist, möglichste Gleichförmigkeit sicherzustellen.

Jährliche Besichtigungen

Die Tagung empfiehlt, daß, wenn möglich, jede Verwaltung Vorkehrungen dafür treffen möge, daß die in Artikel 14 Par. 3 C genannten wiederkehrenden Besichtigungen, soweit es sich um die Instandhaltung der in Artikel 14, Par. 3 B genannten Anlagen und Ausführungen handelt (das heißt: die Anlage und Ausführung I der Schutzvorrichtungen für Öffnungen; II. der Schutzgeländer; III. der Wasserpforten; IV. des Zugangs zu den Mannschaftsräumen), in Zwischenräumen von etwa 12 Monaten stattfinden.

Benachrichtigung über Schäden an Tankschiffen

Die Tagung empfiehlt, daß die Regierungen der Länder, in denen Tankschiffe beheimatet sind, Nachweisungen von allen Schäden führen, die durch schlechtes Wetter am Schiffskörper und an Deck solcher Schiffe verursacht worden sind, damit jederzeit über diese Dinge Aufschluß gegeben werden kann.

In faith whereof the undersigned have affixed their signatures to the present Act.

Done in London this fifth day of July, 1930, in a single copy which shall be deposited in the archives of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, which shall transmit certified true copies thereof to all signatory Governments.

En foi de quoi, les soussignés ont apposé leurs signatures au bas du présent Acte.

Fait à Londres, ce cinquième jour du mois de juillet, 1930, en un seul exemplaire, qui sera déposé dans les archives du Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, qui en transmettra des copies certifiées conformes à tous les Gouvernements signataires.

Zu Urkund dessen haben die Unterzeichneten ihre Unterschriften unter diese Urkunden gesetzt.

Ausgefertigt in London, am 5. Juli 1930, in einer Urschrift, die in den Archiven der Regierung des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland hinterlegt wird. Diese wird gehörig beglaubigte Abschriften davon allen Regierungen übersenden, die das Übereinkommen unterzeichnet haben.

(L. S.)

Gustav Koenigs
Walter Laas
Karl Sturm
Wilhelm Heberling
H. P. Cayley
V. C. Duffy
R. Grimard
A. Johnston
Chas. Duguid
Frank McDonnell
Edna Stowe
Oscar Bunster
Guillermo Patterson
Emil Krogh
Aage H. Larsen
H. P. Hagelberg
P. Villadsen
P. Fischer
Octaviano M. Barca
Sean Dulchaontigh
T. J. Hegarty
Herbert B. Walker
David Arnott
Laurens Prior
Howard C. Towle
Albert F. Pillsburg
Robert F. Hand
Jas. Kennedy
H. W. Warley
John G. Tawresey
David W. Dickie
Paul C. Grening
George A. Smith
A. H. Saastamoinen
B. Brandt
Jean Marie
A. de Berlhe
J. Volmat
J. de Berlhe
R. Rossigneux
Ch. Dilly
H. F. Oliver
F. W. Bate
Alfred J. Daniel
John T. Edwards
Ernest W. Glover
Normann Hill
C. Hipwood
J. Foster King
J. Montgomerie
Charles J. O. Sanders
W. R. Spence
A. Spencer

(L. S.)

Gustav Koenigs
Walter Laas
Karl Sturm
Wilhelm Heberling
H. P. Cayley
V. C. Duffy
R. Grimard
A. Johnston
Chas. Duguid
Frank McDonnell
Edna Stowe
Oskar Bunster
Guillermo Pattersen
Emil Krogh
Aage H. Larsen
H. P. Hagelberg
P. Villadsen
P. Fischer
Octaviano M. Barca
Sean Dulchaontigh
T. J. Hegarty
Herbert B. Walker
David Arnott
Laurens Prior
Howard C. Towle
Albert F. Pillsbury
Robert F. Hand
Jas. Kennedy
H. W. Warley
John G. Tawresey
David W. Dickie
Paul C. Grening
George A. Smith
A. H. Saastamoinen
B. Brandt
Jean Marie
A. de Berlhe
J. Volmat
J. de Berlhe
R. Rossigneux
Ch. Dilly
H. F. Oliver
F. W. Bate
Alfred J. Daniel
John T. Edwards
Ernest W. Glover
Normann Hill
C. Hipwood
J. Foster King
J. Montgomerie
Charles J. O. Sanders
W. R. Spence
A. Spencer

A. E. Lee	A. E. Lee
G. C. Ager	G. C. Ager
W. Graham	W. Graham
H. C. Miller	H. C. Miller
J. T. Munden	J. T. Munden
W. E. Stimpson	W. E. Stimpſon
E. Palmstierna	E. Palmſtierna
E. Eggert	E. Eggert
Gunnar Böös	Gunnar Böös
N. G. Lely	N. G. Lely
E. Roussus	E. Rouſſos
G. L. Corbett	G. L. Corbett
Nowrojee Dadabhoy Allbless	Nowrojee Dadabhoy Allbleß
Kavas Ookerjee	Kavas Ookerjee
J. S. Page	J. S. Page
Emil Krogh	Emil Krogh
Aage H. Larsen	Aage H. Larſen
H. P. Hagelberg	H. P. Hagelberg
P. Villadsen	P. Villadſen
P. Fischer	P. Fiſcher
Giulio Ingianni	Giulio Ingianni
Giuseppe Cantù	Giuſeppe Cantù
Ing. Carlo Doerfles	Ing. Carlo Doerfles
G. Soldà	G. Soldà
G. Gasparini	G. Gaſparini
S. Nakayama	S. Nakayama
S. Iwai	S. Iwai
K. Showno	K. Showno
T. Kobayashi	T. Kobayaſhi
M. Matsumura	M. Matſumura
N. Hori	N. Hori
A. Ozols	A. Ozols
G. Luders de Negri	G. Luders de Negri
E. Bryn	E. Bryn
J. Schönheyder	J. Schönheyder
Thomas M. Wilford	Thomas M. Wilford
C. Holdsworth	C. Holdsworth
C. Fock	C. Fock
A. von Driel	A. van Driel
Joh. Brautigam	Joh. Brautigam
Langeler	Langeler
J. R. Wierdsma	J. R. Wierdsma
M. D. Faura	M. D. Faura
A. Poklewski-Koziell	A. Poklewski-Koziell
B. Bagniewski	B. Bagniewski
Thomaz Ribeiro deMello	Thomaz Ribeiro de Mello
Carlos Theodoro da Costa	Carlos Theodoro da Coſta
D. Bogomoloff	D. Bogomoloff
P. Matveeff	P. Matveeff
A. Kaukul	A. Kaukul
J. M. F. Romein	J. M. F. Romein
S. Horacio Carisimo	S. Horacio Cariſimo
T. C. Giannini	T. C. Giannini

Schriftleitung: Geschäftsstelle des Gesetzblattes und Staatsanzeigers. — Druck von A. Schroth in Danzig.